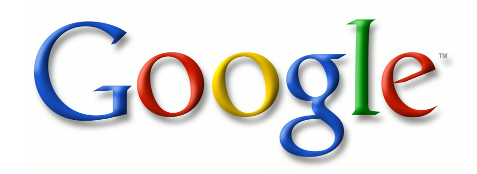
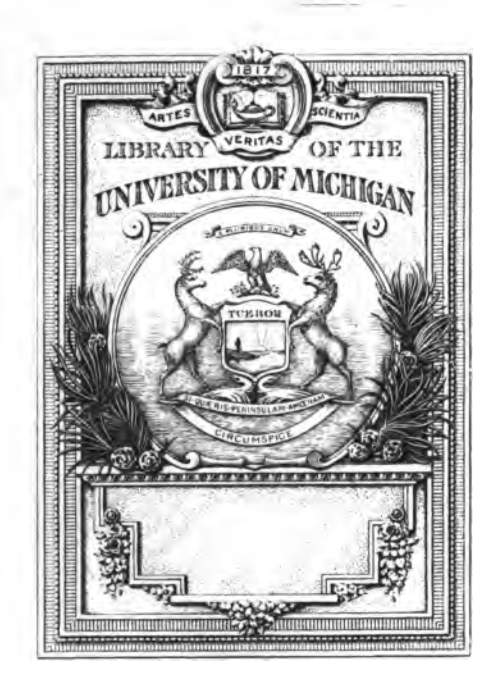



LIBRERIA RIVADAVIA
DE
G. MENDESKY É HIJO
545-CALLE RIVADAVIA-545
BUENOS AIRES.






1817
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
TUEBOR
CIRCUMSPICE

LA VIDA

Y

LOS TRABAJOS INDUSTRIALES

DE

WILLIAM WHEELWRIGHT

EN LA AMÉRICA DEL SUD

POR

J. B. ALBÉRDI

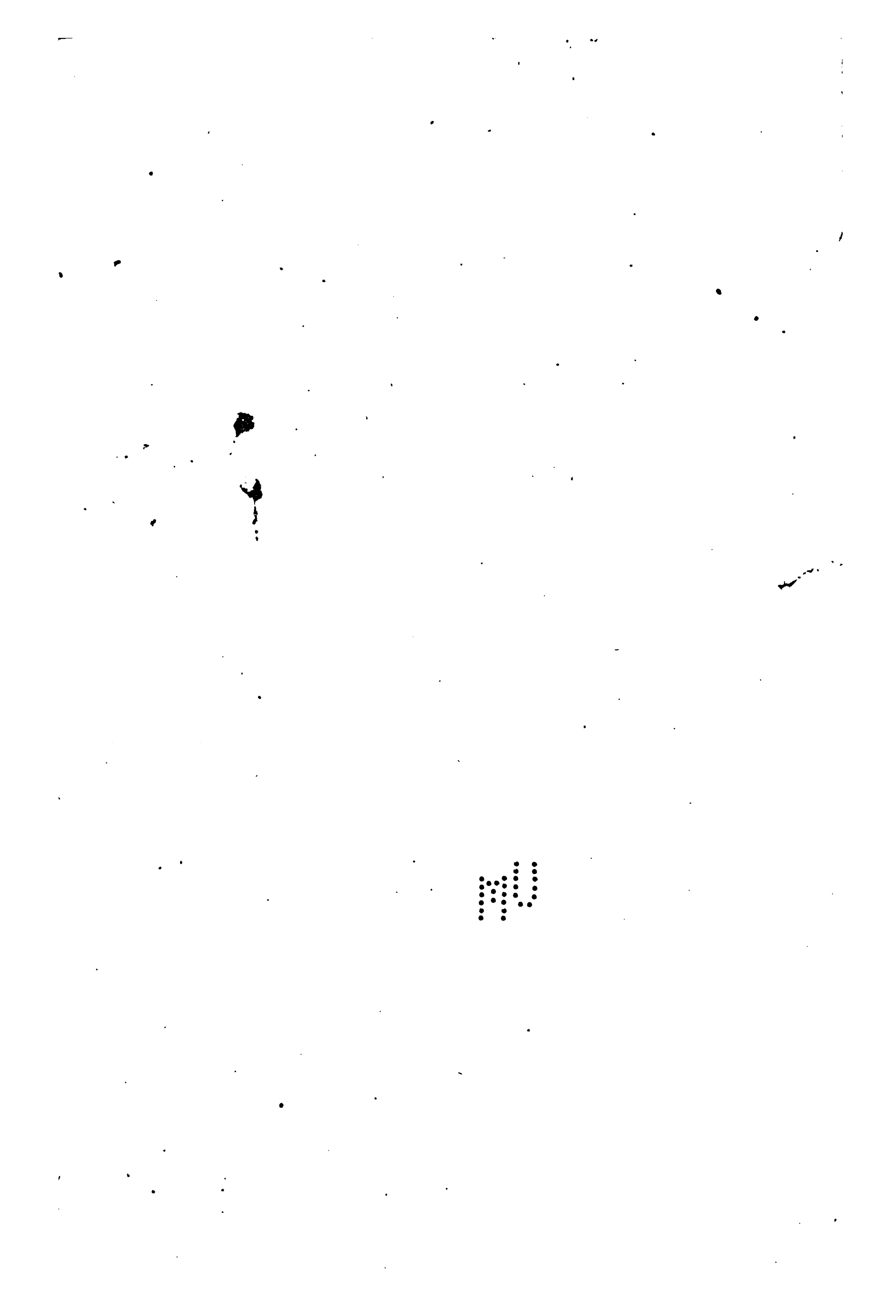
PARIS

LIBRERIA DE GARNIER HERMANOS

6, CALLE DE SAINTS-PÈRES, 6

—

1876


MU

Su calidad de extranjero, que le cerraba las puertas de la política, le abria mejor las de la sociedad civil, para servirla como obrero neutral. Esa es la posicion honorable de los buenos inmigrados en la América del Sud.

Su extranjerismo los preserva de la desgracia de tener que ingerirse en la mala política del país; lo cual es un bien para la civilizacion de Sud América, cuya sociedad civil viene á ser, por esa causa cabalmente, de mejor condicion que su sociedad política. De ella se hacen miembros, con derechos iguales á los demas, los extranjeros venidos de los países mas civilizados del mundo, desde el dia que inmigran y se establecen en el país.

Nada por lo tanto mas sabio que la exencion de todo deber militar que algunas leyes establecen en favor del extranjero, aun despues de muchos años de naturalizado en el país. Pero este principio para ser del todo eficaz debe completarse por este otro : — que ningun extranjero , aun los naturalizados, pueda ser admitido en las filas del ejército nacional. Las *Provincias Unidas* de la Holanda debieron parte de

su prosperidad á la observancia de este sistema. Ellas hicieron de la profesion militar un rango inaccesible al extranjero. Por un motivo diferente los Estados Sud-Americanos servirian á su civilizacion imitando en eso á la libre Holanda de otro tiempo.

§

En qué sentido la Historia de Wheelwright forma parte de la historia reciente de Sud América. Los empresarios de vias de comunicacion son los mejores socialistas y diplomáticos.

Hemos dicho que la historia de Wheelwright forma parte de la historia civil y social de la América del Sud mas contemporánea; no de la historia de sus guerras, grandes ó chicas, bien entendido, de que se compone á menudo la historia de esos países, sino de la historia de sus períodos y de sus obras de paz, es decir, de sus trabajos de mejoramiento, que han transformado la condicion material de Sud América por la introduccion del vapor en todos los medios de comunicacion y trasporte; por la construc-

cion de líneas marítimas de comunicacion interoceánica sistemada y constante, por ferrocarriles, puentes y muelles, faros, boyas, telégrafos, dragas, depósitos navales, descubiertas y explotacion de nuevas riquezas naturales, como el carbon mineral, el salitre, el borraj, etc. — De la historia de esa faz honrosa de la vida de Sud América, que la vindica de la otra, por su carácter juicioso y realmente interesante para la civilizacion general, forma parte sin duda la historia de Wheelwright. — Por la naturaleza y trascendencia de sus trabajos de mejoramiento, Wheelwright ha ejercido un real y saludable influjo en la condicion política y social, es decir económica y comercial de la América del Sud.

Pero ¿puede un empresario de ferrocarriles, de telégrafos, de líneas de vapores, de muelles y puertos, tener influencia y parte importante en el desarrollo político y social de su país? — se me preguntará tal vez. A esa pregunta se responderá con esta otra : — ¿tienen los ferrocarriles y las líneas de vapores y de comunicacion telegráfica, influencia real en la política de los países que ellos acercan y estrechan entre

sí, hasta confundir y consolidar sus mercados, sus productos, sus poblaciones, sus costumbres, sus luces, sus instituciones, sus destinos y existencias en fin ? — Nada mas, para poner esta cuestion, se necesita, que ignorar radicalmente las leyes y causas que rigen y determinan los progresos políticos y sociales de los Estados modernos de ambos mundos.

Baste decir que los diplomáticos y los tratados de comercio no tienen accion mas eficaz, que los empresarios de vias internacionales de comunicacion y trasporte, en la remocion de las causas que alejan á las naciones unas de otras, pues las mas poderosas de esas causas, son la distancia y el tiempo, que el ingeniero, como soldado del empresario, hace desaparecer mas positivamente, que es dado hacerlo al tratado internacional mas liberal. — ¿ Cuál es, sino, el hombre de Estado que haya contribuido mas que Wheelwright á unir entre sí misma á la América del Sud y á disminuir la distancia de tiempo y de espacio que la separa de la Europa, su manantial pasado, presente y futuro de pobladores, de capitales, de indus-

trias, de luces y progresos de todo género? Se aplicarian á sí mismos los gobiernos de America el honor de los trabajos de Wheelwright, si ellos lo hubieran solicitado para ejecutarlos, y no él á los gobiernos, como realmente ha sucedido. Ellos han sido los instrumentos del genio de Wheelwright, y no viceversa. Mas ha trabajado en persuadirlos de la utilidad de sus empresas, y decidirlos á tomar la parte, que era de su deber, que en reunir los capitales, acometer y llevar á cabo sus trabajos. Esto haria el desdoro de Sud América si no fuese un hecho que, bien ó mal, todos los gobiernos han acabado por dar á Wheelwright su entera y completa cooperacion, con exepcion tal vez del que ménos debió negársela.

8

Accion civilizatriz de la América sajona, en la América latina, probada por el ejemplo de Wheelwright.

Pero la Europa no ha sido el solo manantial de sus recursos para Wheelwright, como no lo

es de los grandes colaboradores de su progresó, para la América dicha latina.

La presencia benéfica de Wheelwright, *yankee* de orígen, en la América ántes española, es el desmentido mas elocuente dado al temor de absorcion y conquista de que una política sin alcance ha pretendido hacer un principio de gobierno en la América latina.

Wheelwright, llenando á Sud América de progresos materiales que dan á sus Estados el poder de preservar su independencia contra todo conquistador americano ó europeo, es la presencia de la raza anglo-americana colaborando en la mejora de la América latina. Dando esos hombres á la América del Sud, la patria de Fulton y de Franklin, sirve mejor al progreso democrático de las Repúblicas latinas que no por el ejemplo de sus leyes escritas, entendidas y aplicadas á menudo en detrimento de ellas mismas por gobernantes ménos inconcientes que faltos de conciencia. — No hay mas que un medio de atraer y aclimatar la libertad de los Estados Unidos en la América del Sud, es atraer y aclimatar en su suelo á los hombres

del temple y de la condicion de Guillermo Wheelwright.

Wheelwright en Sud América ha probado la influencia y la accion de la América del Norte; de que una mala teoría de la rivalidad de las razas pretende hacer un espantajo incesante para Sud América. Él trajo á esta parte del nuevo mundo lo que hace la grandeza de la América del Norte — el vapor, la electricidad, el gas, — los capitales, las poblaciones de la Europa civilizada, venidos en pos y al favor de esos agentes.

Sin embargo, Sud América perece ser víctima de un pánico curioso nacido del peligro de absorcion, que no cesa de ver en las tendencias de la América del Norte. Mas teme al país de Fulton, que al de Felipe II. La historia viene á dar á ese temor una leccion jocosa. Un *yankee* ha dado á Sud América por el vapor, la unidad que Bolívar no pudo darle por el Congreso de Panamá. Ese mismo *yankee* ha puesto á Sud América á un paso de la Europa, echando, como puentes, entre ambos emisferios, las grandes líneas de vapores, que los ligan mas

estrechamente que si lo estuviesen por tratados diplomáticos. Otro *yankee*, — Aspinwall, — ha suprimido el Istmo de Panamá por el vapor terrestre, que ha puesto á Europa directamente en las márgenes del Pacífico. El audaz empresario Meiggs, otro *yankee*, ha colocado á la capital de Chile en las márgenes del Pacífico y ha cruzado los Andes peruanos para aproximar á Lima de sus provincias orientales del Amazonas. Notemos de paso que Wheelwright fué precursor de Aspinwall y de Meiggs y el inspirador de sus grandes obras.

No siendo bastante todo capital y toda inmigracion para dar satisfaccion á la actividad voraz de los Estados Unidos, no es preciso atribuir á ese país un cálculo de egoísmo ni de hostilidad si deja de ser un manantial de esos recursos para la América del Sud. Pero le sobran empresarios é ingenieros inteligentes para proveer de ellos á los países Sud-Americanos que no los tienen por su mala condicion hereditaria en aptitudes industriales. Habituados á luchar con escasos medios contra el suelo desierto, los ingenieros americanos son

allí preferibles bajo muchos aspectos á los de Europa.—Wheelwright, que no tenia preocupaciones locales, al mismo tiempo que buscaba capitales en Europa, componia su estado mayor de ingenieros en los Estados Unidos.

§

El ejemplo de los Estados Unidos no es la panacea del mal de Sud América. — Sus peligros señalados por una grande autoridad.

Al condenar la preocupacion Sud-Americana que no ve sino peligros en el influjo de la América sajona, que tanto auxilio puede dar á sus progresos, es útil castigar otra preocupacion opuesta de los que ven en el ejemplo del sistema de gobierno de los Estados Unidos una panacea para el mal social y político de todos los países. Esta preocupacion es tan nociva como la otra para la suerte de Sud América, y la personalidad de Wheelwright es un buen á propósito para señalarla, pues si ha sido un beneficio para Sud América su cooperacion, no se sigue

de ahí que todo lo que procede de los Estados Unidos participa de la excelencia de ese grande americano.

No basta decir que una ley, que una institucion, que una persona, es de los Estados Unidos, para probar la excelencia de su condicion. Todo no se ha dicho en materia de gobierno libre, con decir que una cosa viene de los Estados Unidos. La sociedad de ese país es un mosáico, su constitucion es una caja que contiene las cosas mas variadas é incoherentes. Es un mundo que abraza muchos países, siendo cada país una nacion distinta en cierto modo. En *Massachussets*, está la nueva Inglaterra, ó por mejor decir la vieja Inglaterra; en *Nueva York* la Holanda, su fundadora; en nueva Orleans, la Francia, y queda algo de España todavía en la Florida. No todos esos orígenes son de libertad, pero todos viven hasta cierto grado en los Estados de esos orígenes. Así se explica el fenómeno que á todos admira, que al lado de la mayor libertad, existe allí el mayor despotismo. Baste decir que se pueden tomar de ese país todas las piezas y elementos

para construir una *Mazorca* del tipo de la que existió en Buenos Ayres ó una *Camorra* del tipo napolitano (1). Esto no puede ser nuevo para el que quiere ver lo que hay de mas viejo en la América que dejó de ser española. Hace mas de medio siglo que Méjico practica el peor gobierno del mundo, sin embargo de ser copia literal de la federacion de los Estados Unidos. No hay caudillo ni dictador de los que han atormentado á las Republicas del Plata, de medio siglo á esta parte, que no lo haya hecho en nombre del sistema federal de los Estados Unidos. En toda Sud América, ha bastado copiar mal á los Estados Unidos, para fundar el despotísmo y el desórden. Se ha obtenido mas que eso mismo á veces con solo copiar bien lo mucho malo que allí existe. Lo cierto es que copiando bien lo malo, y copiando mal lo bueno, se ha copiado dos veces el peor y mas peligroso modelo, en que países jóvenes en la independencia y viejos en el despotismo, han podido buscar el molde de sus instituciones libres.

(1) Véase la confirmacion literal de todo esto en el *Times*, de Lóndres, del 24 y 26 de junio 1875.

Hablar con tal severidad de un gran país como los Estados Unidos, es asumir una responsabilidad que no creemos tener título á tomar en nuestras manos. Rogamos por lo tanto al lector se sirva recorrer las siguientes palabras de un gran juez en este asunto. Pertenecen al primer pensador que hoy tiene Inglaterra, y las ha consignado *Herbert Spencer* en su *Introduccion á la ciencia social*, *escrita*, segun él mismo dice en su prefacio, *á invitacion de su amigo de América*, *el profesor Joumans*, para publicarse en la misma América, como lo hizo el *Popular Science Montly*.

« Las formas de gobierno, dice Spencer, no tienen valor sino en tanto que son productos del *carácter* nacional. Nada hará sin él, por bien imaginado que sea, el mejor arreglo político »... « Podemos citar en apoyo de esto los ejemplos de que pululan la historia de la Grecia moderna y las de Sud América y de Méjico »... « La misma verdad se manifiesta en los Estados Unidos, por vias diferentes y de una manera ménos sensible, pero sin embargo

con suficiente claridad. No hablaremos solamente de los ejemplos extremos que en cierta época nos presentó California, donde (bajo el régimen de esa libertad política absoluta que á los ojos de algunas personas constituye la única condicion del bienestar social) la mayor parte de las gentes vivian en una continua aprehension de ser asesinados, y otros mostraban con orgullo, en el puño de sus pistolas, las tallas que marcaban el número de hombres que habian abatido. No nos detendremos tampoco en el estado de la sociedad que reina en el *Oeste*, bajo un régimen republicano, donde la mujer blanca que se casa con un negro es quemada viva; bandas misteriosas asesinan de noche á las gentes cuya conducta les disgusta; detiene la multitud los trenes para *lynchar* á los culpables que allí se encuentran; llevar un revolver es cosa que va de suyo; allí se recurre á la intimidacion contra los jueces, haciéndose imposible á menudo ejercer la justicia. Nos contentamos con indicar de paso estos ejemplos extremos del grado de opresion intolerable á que puede llegarse con institu-

ciones que garantizan nominalmente á los hombres de la opresion »... « Sin ir tan léjos encontrarémos en los Estados del *Este* bien abundantes pruebas de que las realidades de la libertad no están necesariamente en relacion con sus formas. Un estado de cosas en que las gentes se hacen justicia á sí mismas, son alabadas de haberlo hecho, y casi siempre absueltas en caso de proceso, es un estado de cosas que ha retrogradado, bajo este aspecto, á la inversa de la civilizacion »... « La forma exterior del gobierno libre subsiste; pero interiormente ha crecido una realidad, que hace que el gobierno no sea libre. La corporacion de políticos de profesion, que entran en la vida pública para ganar dinero, organizan sus fuerzas y se crean una táctica, ha venido á ser de hecho una clase dirigente, absolutamente distinta de la que la constitucion se proponia garantizar al país, y teniendo intereses del todo diferentes de los del público (1). »

(1) *Introduccion á la ciencia social*, capítulo XI. Puede verse algo de mas nuevo, en apoyo de Spencer, en el *Times* del 24 y 26 de junio de 1875.

Así ha hablado del sud, del oeste y del este de los Estados Unidos el mas grande de los pensadores ingleses, á instigacion de sus mismos amigos de América.

Pero Wheelwright no era del sud, ni del oeste ni del este de los Estados Unidos, sino del norte, que es otro mundo en ese país, como vamos á verlo en el capítulo siguiente.

CAPITULO II

ORÍGEN Y NACIMIENTO DE WILLIAM WHEELWRIGHT EN NEWBURY-PORT, MASSACHUSSETS, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA. — EPOCA DE SU NACIMIENTO. FAMILIA. EDUCACION: VOCACION Y OFICIO DE MARINO.— LLEGADO Á CAPITAN DE BUQUE. —VIAJE Á SUD AMÉRICA EN QUE NAUFRAGA, Y MUERE PARA SU PAÍS Á LOS 25 AÑOS, PERO NACE PARA LA AMÉRICA DEL SUD, EN QUE QUEDA TODA SU VIDA.

> « L'homme est pour ainsi dire tout entier dans les langes de son berceau. »
>
> A. DE TOCQUEVILLE.

§

William Wheelwright, nació en Newbury-Port, pequeña ciudad marítima del Estado de

Massachussets, en los Estados Unidos de América, el año 1798. — Fueron sus padres Mister Ebenezer Wheelwright y Mistriss Anna Wheelwright. Su padre descendia de una antigua familia puritana del Lincolshire, uno de cuyos miembros fué condiscípulo de Oliverio Cromwell.

Mas feliz que Franklin, tambien de Massachussets, el jóven Wheelwright se educó en Andover Colege, la mas célebre escuela teológica de la Union Américana, á lo cual se debió tal vez que su vida no tuviese necesidad de una *fe de erratas*, en punto á moralidad, como la de su glorioso compatriota.

La mayor dificultad que se presenta para escribir la primera parte de la vida de Wheelwright (pasada en su país nativo hasta que lo dejó de edad de 23 años), viene de su modestia misma, es decir, de su falta de cooperacion para tal obra, pues nunca se ocupó de escribir noticias de sí mismo. Es el caso ordinario de los hombres de accion mas eminentes, no tanto en la guerra, como en las empresas industriales. Franklin dejó escrito todo lo que se sabe de su

VIDA
DE WILLIAM WHEELWRIGHT

CAPITULO PRIMERO

INTRODUCCION

§

De como á veces un extranjero puede ser mas benemérito de la patria que un patriota.

Esta es la biografía de un hombre que, sin haber dado batallas, ni obtenido victorias, ni sido un hombre de Estado, ni siquiera un ciudadano, ha hecho sin embargo á los países de su mansion tantos y tan grandes servicios, que su historia seria ingrata ó ciega si dejase de registrarlos en sus anales. Esto prueba la verdad de dos hechos que Sud

América no debe perder de vista en el interes de sus progresos, á saber : — que la guerra no es el único terreno de los servicios que abren las puertas de la historia, y que sin ser un ciudadano puede un extranjero hacer mayores servicios á la patria que el primer patriota, pues no se necesita haber vivido cuarenta años de los sueldos del Estado para ser un servidor del país.

Es que sus grandes intereses modernos, que son todos económicos, son del dominio del órden social, de que es miembro el extranjero, con los mismos derechos civiles ó sociales que el ciudadano.

A pesar de su magnitud gigantesca, los servicios de Wheelwright á los países de Sud América no cuestan ni sangre, ni lágrimas, ni luto, ni caudales recibidos del Estado en forma de sueldos y recompensas. Como no sirvió por sus obras, neutrales como la industria, á ningun partido político, á ningun egoismo local, ni deja en los partidos del país un heredero de su nombre ilustre, su biografía no será una bandera, como no será su estatua

el pedestal de la grandeza de un ocioso.

En la índole de sus servicios desinteresados al bien público, se revela el compatriota de Washington y de Franklin. Era en eso la personificacion de su país, aclimatada en Sud América : la mas noble forma que puede afectar la irrupcion, que ese grande y rival modelo puede hacer en la América de su antagonismo. Sus gobernantes sin embargo la temen á veces mas que á la conquista armada, porque les exige el respeto que no siempre saben tener á los derechos de sus gobernados. Prefieren copiar las leyes escritas de los Estados Unidos, á recibir esas leyes encarnadas en las costumbres de sus emigrados. Es que una ley se deja hollar sin murmurar, miéntras que un hombre libre siente la injuria y la rechaza.

§

Reforma que la Historia necesita en Sud América para mejora de su política.

El hecho es que la vida de Wheelwright, hace parte de la historia de los progresos de

Sud América de veinte años á esta parte.

¿No es ya tiempo de que la historia de Sud América deje de consistir en la historia de sus guerras y de sus guerreros, como ha sucedido hasta aquí? En lo mas de ella la historia de la guerra tendria un útil sentido y un enseñamiento fecundo, si se redujese á lo que ha sido por regla general, no por excepcion; la historia de menguas y pérdidas territoriales de unos Estados, sin provecho de los otros, y la del orígen y formacion de sus deudas públicas agobiantes y ruinosas para sus progresos. Se veria que lo que compensa ó repara sus descalabros, nacidos de ese desórden, es el progreso espontáneo y natural debido al comercio y á la industria, cuya historia sin embargo no ha ocupado hasta hoy á ningun historiador de su revolucion fundamental, mas económica en su esencia que política como ha sido en realidad.

La historia de su comercio, de su industria, de su riqueza, de sus mejoramientos materiales, es mas útil y necesaria que la de sus guerras, que apénas han producido otra cosa que libertades escritas, glorias vanas y progresos

que no excluyen el *statu quo*, en lo mas sustancial para la civilizacion, — que es el nivel moral é inteligente del pueblo mas numeroso.

La revolucion digna de historiarse es la del cambio por el cual, países que hace dos tercios de siglo eran colonias pobres, oscuras y aisladas del mundo, han venido á ser vastos mercados, frecuentados por todas las naciones de la tierra.

Ni es otro el sentido en que la historia tiende á ser concebida en este siglo, porque en todas partes parece afectada del mismo extravío, con los mismos efectos perniciosos para el mejoramiento social.

« Si recordamos, dice Herbert Spencer, que toda la historia está llena de los hechos y gestos de los Reyes, en tanto que los fenómenos de la organizacion industrial, visibles como ellos son, no han logrado sino recientemente atraer un poco de atencion; si recordamos que todas las miradas y pensamientos se dirigen á las acciones de los que gobiernan, que nadie hasta estos últimos tiempos tenia ojos ni pensamientos para los fenómenos

vitales de la cooperacion espontánea, á los cuales deben las naciones su vida, su crecimiento y progreso; no podemos dejar de ver cuán profundos han sido los errores padecidos en las conclusiones, que han deducido los hombres sobre las cuestiones sociales. » — Estas cuestiones son entre tanto las que mas interesan á los destinos de la América del Sud, porque no son otras que las de su poblamiento, exploracion, practicabilidad y explotacion de su rico y desierto suelo. ¿Qué son sino cuestiones sociales de vida ó muerte para Sud América, sus cuestiones tan traqueadas de inmigracion, colonizacion, educacion pública, trabajo, riqueza, comercio, crédito, caminos, puertos, etc.?

§

La historia de Sud América solo ha sido la de sus guerras y guerreros. El progreso social espera sus historiadores.

Todos convienen en que la civilizacion está representada en estos tiempos por el desarrollo de los intereses materiales, es decir del

comercio é industria (agrícola ó manufacturera), de las vias de comunicacion y trasporte, de la produccion y riqueza. ¿En qué sentido es esto una verdad? En este sentido esencialmente moral, que el efecto natural del mejoramiento material, es la elevacion del nivel moral é intelectual del país.

Es un hecho sin embargo que cada vez que se trata de escribir la historia de un país de Sud América, lo primero que se pone á un lado y deja en el olvido es la historia de su comercio, de su industria, de su condicion y desarrollo económico, para no recordar sino sus revoluciones políticas y militares, y los héroes de esas empresas de destruccion, no de mejoramiento, á que se reduce la historia sud-americana.

« The political history of the South American Republics (dice el *Times* del 14 de oct. de 1874), has been one dismal record of rebellions, revolutions, outrages on authority, and assassinations of Presidents. » Cuando no ha sido esto ha sido la historia de la guerra y de las campañas de la independencia.

Sin duda que no es posible historiar la vida moderna de los Estados de América del Sud sin hacer la historia de la revolucion ó cambio que esa parte del mundo ha experimentado en el siglo XIX. Es al ménos la parte mas interesante y útil de su historia política, pues si en la América del Norte la historia colonial es la de sus viejas libertades y antigua civilizacion, en la América del Sud no recuerda su pasado colonial sino la abyeccion y oscurantismo en que fué mantenida por el gobierno desacertado de su Metrópoli. Que ese sistema fuese comun á las dos patrias, madre é hija, no quita que él fué un hecho muy poco recomendable al interes de la historia.

Pero la verdadera, la fecunda revolucion, la mas digna de recuerdo, como escuela de gobierno, consiste, no en la sustitucion de un gobierno extranjero incapaz, por otro gobierno igualmente incapaz aunque americano; sino en la sustitucion del estado económico de cosas que la tenia sumida en el atraso y la pobreza, por un nuevo régimen de vida

caracterizado por el tráfico libre con todo el mundo civilizado, al cual ha debido en poco tiempo mayor número de poblacion, de capitales, de industrias, comercio, luces y bienestar la América ántes española, que á sus tres siglos de gobierno colonial.

Sus guerras y guerreros, léjos de ser causa de que todo esto se produzca, han sido las mas veces sus obstáculos y rémoras. Una historia de la revolucion no podria prescindir de reconocer y consignar que el desarrollo del vapor, aplicado á la locomocion terrestre y marítima, ha sido el mas poderoso agente revolucionario de este siglo, en Sud América, como en todas partes. Introduciéndolo en Sud América, Wheelwright ha completado la trasformacion mas grande, que hayan sufrido su política interior y exterior; su sistema de hacienda, sus medios de gobierno y de guerra á la vez que su poblacion, produccion, comercio y cultura. Libertando al hombre de sus dos tiranos naturales, que son el espacio y el tiempo, el vapor como el Rey de las fuerzas naturales ha hecho del hombre un semi-Dios,

con mas poder que tuvo el dios Marte de la Fábula.

La historia de la revolucion de Sud América en este sentido de progreso material, tiene sus hérôes, como los tiene la de la guerra. — Vencer y suprimir esos dos enemigos del hombre americano, unir la América en sí misma, acrecentar la unidad de cada uno de sus Estados, unir á la América con la Europa, por la diminucion del tiempo, del espacio, del peligro y del precio de los viajes, ha sido la tarea gloriosa de Wheelwright. Pronunciando la desaparicion de los Andes, él y Meiggs, su compatriota, han merecido de la historia á ese título el rango y el derecho de ser considerados por ella como héroes de los Andes á la par de los Bolívar y San Martin. Cruzar sus cumbres con piezas de artillería lijera fué sin duda un esfuerzo extraordinario y digno de memoria; pero cruzarlas con locomotivas de fierro con la rapidez del Condor, es casi igual al prodigio de Basco Nuñez de Balboa, que tres siglos ántes las cruzó con los primeros buques que navegaron el Pacífico. Esa es otra

de las glorias, que pertenece de derecho á la historia de la civilizacion de Sud América, poblada de la misma raza que supo alcanzarla. La gloria de América tiene en su mano el poder de ensanchar sus límites y multiplicar sus héroes, si sabe ser agradecida á todos los servicios que la conquista de su civilizacion ha costado.

§

Papel histórico de que es capaz el extranjero en el progreso social y material de la América del Sud, por su moderno derecho público.

No todos los privilegios y honores de la historia deben ser adjudicados á ese patriotismo extraño que consiste y se prueba en vender á la patria por cien, v. g., los servicios que, en justicia, valen diez.

¿Cómo se explica ese patriotismo leonino? por el privilegio que solo tiene el ciudadano, ó mejor dicho el patriota de vender á su país por cien lo que el extranjero le venderia por

diez, de mejor calidad diez veces, si la constitucion no le negase, como es natural que le niegue, el ejercicio de todo derecho político.

Afortunadamente no sucede eso sino con los *derechos políticos*. En cuanto á los civiles ó *sociales* tal privilegio no existe, porque la constitucion los concede al extranjero á la par que al ciudadano. De ahí es que el extranjero puede ser empresario, banquero, comerciante, ingeniero, médico, artista, agricultor, sin que su calidad de extranjero le impida hacer al país, que no es su país, beneficios de que no es capaz el patriota, con solo ejercer los trabajos de su oficio por via de industria, sin recompensa alguna del tesoro nacional en forma de sueldo ó de salario. Dos cosas son el resultado natural de este fenómeno: 1° que la sociedad civil, en países que han sido colonias de España, se halla mejor compuesta que no lo está ni puede estar la sociedad política en que consiste el Estado, porque la primera se compone de extranjeros superiores á los nativos cuando ménos en cultura industrial; 2° que el progreso del país tiene que deber ménos á sus patriotas

nativos que á los extranjeros desnudos de derechos políticos. Este fenómeno visible, se explica sencillamente por los precedentes históricos y coloniales de los pueblos sud-américanos que fueron españoles. Privados desde el tiempo de su fundacion y orígen de la libertad de ejercer el comercio, la navegacion, la industria fabril, la agricultura, las artes y ciencias liberales, y de ganar su vida por los trabajos de esas profesiones, prohibidas por interes ó error de la Metrópoli, que se reservó su monopolio ; — se han encontrado los nativos de Sud América el dia de su emancipacion y constitucion en Estados soberanos, ante las masas de inmigrados extranjeros, educados en todos los trabajos productores de la fortuna, que el régimen de libertad traia á su suelo, sin poder sostener con ellos una concurrencia victoriosa en muchos ramos de produccion industrial.

¿Qué han hecho entónces los favorecidos por su condicion política? Se han refugiado en el único trabajo de que la constitucion les hacia un monopolio y privilegio exclusivo de su calidad de ciudadanos, á saber : el trabajo ú oficio

de gobernar, de administrar, de legislar, de juzgar, — la política en una palabra, que naturalmente se ha convertido en la única industria y manera de adquirir fortuna, en que el extranjero no puede hacer concurrencia al patriota nativo.

De ahí el calor peligroso con que se buscan los empleos políticos, como si se buscase la participacion en el gobierno por via de libertad, cuando en realidad se buscan como medios de ganar su pan y su lujo, en cambio de servicios pagados á precios que no valen, adicionados todavía del honor de ser tenidos como virtudes patrióticas, dignas de la gratitud y recompensas nacionales. Servicios que en política y gobierno son pagados á precios fabulosos, no tendrian compradores por su mediocre calidad en otros ramos productivos del pan cotidiano.

Bajo ese punto de vista y en ese órden de cosas Wheelwright representa en Sud América esa porcion eminente de su sociedad mixta que se denomina *elemento extranjero;* y ya puede por el diseño inferirse todo el bien que los inmi-

grantes de su clase pueden hacer al progreso y desarrollo de la civilizacion de Sud América, á pesar de no tener derechos políticos ni aspiracion á títulos de patriotismo. Es el mejor ejemplo probatorio del bien que el extranjero puede hacer al progreso de la patria en mayor grado que el mismo patriotismo de sus hijos.

Si esto no fuese cierto, no lo seria tampoco este aserto recibido como principio en las mismas leyes fundamentales, á saber : — Que la inmigracion debe ser promovida y fomentada por la buena política como el mejor y único medio de educacion y progreso material y social de los nuevos Estados Sud-Americanos.

Las constituciones que eso consagran admiten implícitamente que el país puede deber mas grandes servicios á los extranjeros incorporados en su sociedad civil, que á sus mismos patriotas nativos ; y el ejemplo de Wheelwright es un comentario victorioso de esa ley.

§

Accion social de la industria y del industrial extranjero en la mejora de Sud América.

Los que se ocupan de empresas de comunicacion y trasporte son socialistas inconcientes, que hacen la sociedad sin saberlo, en el sentido que hacen y forman las sociedades sin pretender hacer otra cosa que negocios de industria particular.

El interes de ganancia que los mueve, no les impide de ser en realidad los autores de la consolidacion que la sociedad recibe de sus obras. Wheelwright, uno de ellos, ha hecho por la organizacion social y política de Sud América, mas que muchos de sus hombres de Estado mas eminentes. No por eso se ha creido autorizado para reclamar la palma de un misionero, ni el honor de un apostolado de civilizacion; ni ha pretendido tener parte en el gobierno, que contribuia á consolidar como institucion por sus obras de viabilidad, como recompensa de sus servicios de órden social americano.

persona, porque fué hombre de ciencia y se ocupó de política. — Wheelwright, en efecto, no ha tenido vida pública en el sentido que esta palabra tiene para la historia, que solo consigna en sus anales como público lo que es del dominio de la política ó, mejor dicho, del gobierno. Pero las empresas que han absorbido su vida son de mayor interes público que lo han sido los actos de muchos gobiernos de Sud América.

¡Cómo! ¿No tendria vida pública ni derecho á una mirada de la historia un hombre que por sus numerosas obras de grande importancia general, ha contribuido mas que los gobiernos á unir la América consigo misma y con la Europa, y á consolidar, por decirlo así, el órden político y social de mas de una de sus Repúblicas?

No es extraño en efecto que una historia para la cual solo es público y digno de su resorte lo que es del dominio del gobierno, considere todo lo que no es oficial, como privado y ajeno de su dominio, incluso el público mismo, es decir la sociedad, que no es sino el público. Que bajo un César, tenido como el país hecho

hombre, la historia del gobierno, pase como la historia del país, se concibe perfectamente; pero que bajo la democracia ó reinado del país no sea considérado público, ni digno de la historia, es una inconsecuencia que pone á la democracia en ridículo. Cuando la historia Américana reciba en sus anales todo lo que realmente interesa en grande escala á la sociedad, la guerra y los guerreros, la política y los políticos dividirán las plazas de honor, que monopolizan hoy dia, con la industria y los industriales, con el comercio y los comerciantes, que son los mas genuinos representantes del bien público moderno.

Wheelwright no inventó el pararayo como Franklin, pero introdujo y aplicó el primero, en Sud' América, las invenciones de sus compatriotas Fulton y Morcy, que son mas útiles que el pararayo, eclipsado por el seguro contra incendios. No hizo tratados internacionales como Franklin, pero ha hecho ferrocarriles y líneas de vapores, que ligan á las naciones entre sí, mejor que los tratados diplomáticos.

Felizmente mas que de la familia y del colegio, los hombres son el producto de la sociedad en que nacen y se forman. Hemos dicho que Wheelwright fué nativo de la *Nueva Inglaterra,* con cuyo nombre son designados los Estados de *Connecticut*, *Rodesland*, *Massachussets*, *Vermont*, *New-Hampsire* y *Maine*. La sociedad de la Nueva Inglaterra es la excepcion sobresaliente de los Estados Unidos. Son sus seis miembros y fueron desde su orígen un mundo aparte, dentro de ese gran país.

« La fundacion de la Nueva Inglaterra, dice Tocqueville, presentó un espectáculo nuevo : todo allí fué singular y original... Los emigrados que vinieron á establecerse en ella pertenecian todos á las clases acomodadas de la madre patria... Las otras colonias habian sido fundadas por aventureros sin familia; los inmigrantes de la Nueva Inglaterra traian consigo elementos admirables de órden y de moralidad... Lo que sobre todo los distinguia de los otros era

el fin mismo de su empresa. No era la necesidad lo que les forzaba á dejar á su país; en él dejaban con dolor una posicion social y medios de vivir asegurados..... Ellos querian hacer triunfar una idea... »

Era esa una doble idea de libertad política y de libertad religiosa. Así los pobladores de Massachussets no fueron simples *emigrados*, sino *peregrinos*. No emigraron en busca de oro y de pan, sino impulsados y sostenidos por una alta idea, — la de escapar á toda opresion y á toda impureza en la tierra nativa. Dos siglos mas tarde, Tocqueville ha encontrado vivo y palpitante ese distintivo original de los americanos de Nueva Inglaterra.

Esa es la sociedad á que Wheelwright debió su nacimiento, su educacion primera, su carácter recto y su buen sentido superior para los negocios serios. Es de esas sociedades cuya complexion sana y robusta suple á la familia noble y á la escuela superior como doble pergamino de recomendacion del que tiene la suerte de nacer en ellas. El mero hecho de ver la luz en ese medio equivale á ser de raza y

condicion aparte, si, como Frankin repetia, *la nobleza consiste en la virtud*. La fecundidad de ese medio se ha probado por el grande ejemplo de los Estados Unidos, nacidos de esa cuna y orígen, en cuanto á las ideas fundamentales de su órden social, y por la multitud de hombres superiores que cuenta Wheelwright entre sus compatriotas de localidad, tales como el estadista Webster, el poeta Longfellow, el filántropo Peabody, el ex-senador Summer, célebre abolicionista, y por fin Benjamin Franklin, todos ellos de *Massachussets*, cuya capital, Boston, llamada *Nueva Aténas*, ha eclipsado á la Antigua en libertad.

§

Si Wheelwright debió á ese orígen los elementos de su carácter superior y espíritu eminente, la circunstancia de haber nacido en un puerto de mar, decidirá de su oficio, vocacion y destino de toda su vida. Su orígen porteño lo hará marino de profesion como hubiese sucedido á Franklin, por igual razon, si su padre no le

hace impresor, por distraerlo de su inclinacion á la mar que podia ser causa de su alejamiento. — Lo que temia el padre de Franklin respecto de su hijo sucedió á Wheelwright. Dedicado á la marina á los 12 años de su edad, y llegado á capitan de buque mercante al cabo de diez años, su oficio de navegante le hará conocer el emisferio del Sud, donde hará naufragio, por falta de un puerto de mar en un lugar que sin embargo de esa falta se llama puerto por excelencia. Ese contraste será un aviso que reciba de su destino de que su vida, renacida en Sud América, será invertida toda en mejorar la condicion de sus costas, para servicio del tráfico marítimo que debe poblarla de hombres y capitales venidos del extranjero.

En efecto, nacido en *Newbury-Port*, es decir, en un puerto de mar, será porteño toda su vida y en todos los países de su destino. Anfibio, como el hombre de su raza, viviendo con un pié en la tierra y otro en el mar, se ocupará, durante toda su vida, en mejorar las costas de la América del Sud, es decir, en obras de puertos, de faros, de diques, de boyas, de depósitos, de

muelles, de dragas, para unir y dar enlace fecundo á dos cosas de que las costas son como anillos, á saber : los ferrocarriles continentales y las líneas internacionales de vapores, de que serán labores consiguientes la exploracion y explotacion del suelo, que le dará carbon de piedra para el vapor, salitres para fabricar la pólvora con que se exploten las minas de carbon y de metales.

Si se considera que la grande y capital necesidad de Sud América es poblarse por inmigraciones de la Europa, y que la llave de ese poblamiento es la buena condicion de las costas para el desarrollo de las marinas tras-atlánticas, se convendrá en que la presencia de Wheelwright en Sud América ha sido como un regalo del cielo hecho á su civilizacion en el hombre que la América necesitaba y á la hora en que esa necesidad debia ser satisfecha.

Consultad en efecto á Wakefield, á Merivale, á Roscher, á Jules Duval, á Paul Leroy-Beaulieu, á todos los economistas y hombres especiales que se han ocupado de estudiar el mejor medio de poblar por inmigraciones

extranjeras un suelo nuevo y despoblado, y veréis que todos señalan como el mas indispensable la multiplicacion de los puertos, muelles, faros, valizas, el mejoramiento en fin de las costas. del país que debe poblarse por inmigraciones traidas por la Europa marítima.

Se diria realmente que algo de providencial habia en los destinos de Wheelwright, si se agregan otras circunstancias raràs á las que dejamos señaladas.

Llegó y naufragó en el llamado puerto de Buenos Ayres, cuando Rivadavia, á la cabeza del gobierno en 1823, se ocupaba de habilitar el puerto marítimo de la Ensenada, fundar colonias de inmigrados europeos en el país y construir grandes vias de comunicacion y trasporte hácia los Andes. Era Wheelwright el hombre que un dia debia realizar esos grandes términos del programa de Rivadavia, pero ese dia distaba entónces 30 años, que eran los que Rosas debia emplear en retardar esos progresos. Wheelwrigth tomó nota de ellos en su memoria y los guardó con el recuerdo de su naufragio.

Hizo su aparicion en el Pacífico, cuando

Bolívar acababa de destruir en Ayacucho el poder que habia mantenido por siglos á esos países aislados é incomunicados unos de otros, sin caminos, sin tráfico, sin industria, pobres, oscuros y secuestrados de todo trato directo con el mundo civilizado. Ese estado de cosas recibia en Wheelwright al hombre que la libertad victoriosa necesitaba para producir su transformacion de progreso en cortos años. Reapareció al cabo de ellos en el Plata, cuando el vencedor de Rosas rompia las leyes coloniales que por siglos habian tenido cerrados los puertos fluviales argentinos al tráfico libre del mundo, y reinstalaba en la órden del dia de la nueva situacion el programa de Rivadavia, interrumpido 30 años ántes, sobre vias de comunicacion, puertos, colonias, etc., del que Wheelwright guardaba copia. A los veinte años de ese cambio, 30 colonias florecientes son hoy el resultado de esa gran medida, y muchas de ellas son la obra inmediata del mismo Wheelwright.

CAPITULO III

ORÍGEN DE WHEELWRIGHT EN SUD AMÉRICA. SU NAUFRAGIW EN BUENOS AYRES Y SU CAUSA. — CAMBIO Y DIVISION QUE ESE SINIESTRO INTRODUCE EN EL DISCURSO DE SU EXISTENCIA. — SITUACION DEL PLATA EN 1823, PRÓSPERA PERO INCIERTA. — WHEELWRIGHT TOMA EL PARTIDO DE IRSE AL PACÍFICO.

Se puede decir que nacido dos veces, Wheelwright ha tenido dos orígenes, dos vidas y dos patrias. Su vida al ménos puede dividirse en dos partes que forman como dos existencias separadas : una que empieza por su nacimiento en los Estados Unidos de Norte América el año de 1798, y concluye á los 25 años de su edad; otra que comienza desde que escapa del naufragio en que hubo de perecer en Buenos Ayres en 1823, hasta que muere en Lóndres, á los 50 años de habitar la América del Sud en esta forma, 40 años en el Pacífico y 12 en el Plata. Cosa al parecer extraña pero muy natural : este hombre de las dos Américas, tenia

su hogar (home); en Lóndres, y con razon, pues Lóndres es un centro orgánico del progreso américano por no decir universal. Es la gran mina de oro, de libertad y de luz para todas las Naciones.

Así Wheelwright fué un regalo que las olas del Plata hicieron á la América del Sud, despedazándole su buque en el Banco de Ortiz. Nuevo Hernan Cortés se quedó en el mundo de su naufragio, para conquistar su suelo, no por las armas sino por el vapor, no para España sino para la civilizacion, no para la absorbente Norte América, sino para asegurar á la misma América del Sud la posesion soberana de sí misma.

En sus dos existencias fué *porteño* de orígen. Nació en Norte América, en Newbury-Port, y en la América del Sud en el *Puerto de Buenos Ayres*, á cuyas playas salió descalzo y desamparado, como el primero de sus abuelos los Puritanos desembarcó en el suelo de Massachussets dos siglos ántes, sin mas pertrechos ni equipaje, que su genio y su gran voluntad. No tuvo necesidad de mas para alcanzar la opulencia y la celebridad, y recompensar la hospitalidad

que recibió de los habitantes de *Quilmes* inaugurándoles 50 años despues el ferrocarril, que hace de ese pueblito un barrio de Buenos Ayres.

Para colmo de coincidencias románticas, Wheelwright murió en un Puerto, Lóndres, de donde volvió otra vez su cuerpo inanimado á *Newbury-Port*, donde hoy descansa al lado de su cuna. ¿Qué extraño que en todas partes su destino haya sido ocuparse de puertos? Dió á *Taboga*, en Panamá, el que hoy tiene; creó el de Caldera, en Chile; dió faros, boyas, agua potable, gas, telégrafos, y ferrocarriles á muchos puertos del Pacífico. Naturalmente el que mas fijó su atencion y ocupó su actividad fué el puerto que faltaba á Buenos Ayres, para justificar su nombre, y cuya falta le costó casi su vida. Por otra coincidencia rara, su último trabájo de interes público en Sud América, fué el de dar á Buenos Ayres como su puerto natural de mar, el de la *Ensenada*.

La América del Sud tuvo, involuntariamente sin duda, para ese hombre tan benéfico, una singular hospitalidad: en todos los países de ella, en que derramó el bien, fué víctima de

algun accidente mas ó ménos grave, que expuso su vida, sin quitársela felizmente. En la tierra argentina escapó del naufragio ; en Chile de ser asesinado por un loco, que mató á su interlocutor en la calle; en el Perú de tener el mismo fin en manos de los ladrones, que lo saquearon; en Panamá del vómito negro. Y como la vida (sobre todo la dolorosa) es un círculo, el Plata volvió á tomar su papel en la de Wheelwright, siendo el puerto en que naufragó en 1823, la causa ocasional del último de sus naufragios, — su muerte, ocurrida en el mismo año de su inauguracion, — 1873, en el puerto de Lóndres, desde donde volvieron sus restos por su voluntad testamentaria, no al suelo de sus obras, sino al de su cuna en Newbury-Port, donde descansa al ruido de las olas como el porteño de San Maló, que cantó *Los Natchez*.

§

¿Qué hizo Wheelwright despues que naufragó en Buenos Ayres y perdió el buque de que era capitan en 1823?

Renacido milagrosamente en ese país ¿por qué no se quedó en él, cuando era el bello tiempo en que gobernaba Rivadavia que tanto queria á los extranjeros y á los Norte-Américanos sobre todo, que acababan de reconocer la independencia argentina enviando como su representante al ministro Rodney? Un agente inglés acababa de llegar tambien al grande y bello país, que se abria de nuevo al acceso libre del mundo comercial. ¿Qué tenia de preferible el Pacífico en ese tiempo para que Wheelwright dejase por él al Rio de la Plata? No se ve mas que una razon, y esa es tan grande, que no se necesita de otra para explicar el partido que tomó. Buenos Ayres no era un puerto de *mar*, sino el puerto de un rio, como Lóndres y Paris, es verdad, pero sin tener bajo su dependencia puertos marítimos como Liverpool, Bristol, Marsella y Burdeos. Como puerto de rio, Buenos Ayres no podia tener *marina* propiamente dicha, mi cabotaje marítimo, ni comercio marítimo en grande escala y digno de su nombre. No era, en fin, un puerto propio para fijar los destinos de un marino jóven, sano, bien educado, de lindo porte, que habia de-

jado á su país mismo, el país marítimo por excelencia despues de Inglaterra, no como emigrado, ni en busca de un hogar, pues dejaba el suyo habitado por sus padres y sus hermanos que lo querian y recordaban vivamente — (una de ellas lo lloró soñándolo náufrago, como fué la realidad).

« Yo estuve en el Plata, siendo jóven, me dijo una vez en Nueva York el célebre armador Mr. Greenell, y juzgué sin vacilar que no quedarian las cosas como estaban, con espléndidos rios navegables y vastas costas marítimas, todos cerrados y desiertos en obsequio de un mal puerto fluvial. » — ¿Por qué dudar de que ese estado de cosas impresionó del mismo modo á Wheelwright y lo dejó por el Pacífico para mejores tiempos? Lo cierto es que el curso ulterior de las cosas explica y justifica la elecion del partido que tomó Wheelwright, de irse al Pacífico.

Volverse á su país propio era el partido ménos admisible para un marino pundonoroso, que habia perdido el buque de su mando en su primer viaje lejano. Hizo lo que todo hombre

de juicio habria hecho en su caso : dobló el Cabo de Hornos, como sobrecargo de un buque americano, ocupacion que no le impidió encontrar su naufragio obvio y natural, se puede decir, en costas que se conservaban como las hallaron los descubridores españoles tres siglos ántes.

CAPITULO IV

WHEELWRIGHT EN EL PACÍFICO DURANTE LOS PRIMEROS AÑOS. — SE OCUPA EN LA NAVEGACION DE SUS COSTAS, ENTRE VAPARAÍSO Y PANAMÁ. — ADQUIERE UN CAUDAL DE EXPERIENCIA Y RELACIONES Y CRÉDITO. — HACE EL ESTUDIO DE LAS NECESIDADES Y RECURSOS DE ESOS PAÍSES, CON QUE SE PREPARA Á SUS FUTURAS EMPRESAS. — SE FIJA EN GUAYAQUIL, PUERTO PRINCIPAL DE COLOMBIA Y DEL PACÍFICO ENTÓNCES. — ALLÍ EJERCE EL CONSULADO DE LOS ESTADOS UNIDOS POR ALGUNOS AÑOS. PROVECHO PÚBLICO QUE DE ELLO SACA.

§

Se ha notado que la fortuna es á menudo un elemento que entra por mucho en la composicion del hombre superior. Pero mejor se explica este

fenómeno por la simple razon, que por cualquiera causa sobrenatural. Es que la superioridad reside en la voluntad que sabe persistir, pues el que persevera acaba por ver claro. La fortuna es ciega, pero no es invisible, ha dicho Bacon. La de Wheelwright estaba en llegar al Pacífico á la hora en que su capacidad iba á ser una necesidad de la situacion. Wheelwright en el Pacífico era Wheelwright en su teatro, es decir, en el terreno que su buena fortuna le deparaba para teatro de las obras de transformacion y progreso de esas regiones.

Dos grandes novedades ocurrian en el mundo entre los años de 1824 y 1825. Bolívar acababa de destruir en Ayacucho el poder colonial español que habia tenido incomunicados, aislados, ociosos y pobres á los países de Sud América, y Jorge Stephenson descubria en Lóndres su locomotora, é inauguraba el 27 de setiembre de 1825 su pequeño ferrocarril de Darlington á Stockton, el primero y la primera vez en que los hombres osaron embarcarse para viajar á la merced de una máquina. No hacia sino once años que Wheelwright, siendo mucha-

cho, habia presenciado en su país nativo el descubrimiento y primer ensayo del buque de vapor por su compatriota Fulton. Eran las dos invenciones que debian dar ocupacion á su vida de misionero y propagador del vapor naval y terrestre en la América del Sud; es decir, del instrumento que debia servir para acercar y unir entre sí mismos á todos los pueblos. Era la hora de las grandes esperanzas en nuevos y mejores destinos, que esos acontecimientos señalaban como llegados para esa parte de la América del Sud.

Todo estaba intacto en materia de negocios; todo en gérmen y por hacerse. En cada cosa habia lugar á fundar esperanzas de grandes y seguros resultados. Esas situaciones que son un regalo de la suerte para el espíritu de empresa, tienen su lado negro : el de la lucha que á cada paso hay que tener con la rutina, con la pereza y la ignorancia conservadas en hábitos seculares de un régimen de atraso. No son nada las resistencias materiales, se ha dicho con ocasion de Stephenson, en comparacion de las resistencias morales. No hay obstáculo material, que

no tenga por aliado á un hombre atrasado. — Wheelwright debia experimentarlo un dia. Su vida en Sud América debia de ser una campaña de incesantes batallas, aunque todas victoriosas á su vez.

A cada paso tendremos que repetir en este estudio la siguiente observacion : que no es posible apreciar con verdad la vida y valor de las obras de Wheelwright sin darse cuenta del momento en que las concibió y llevó á cabo, es decir, sin compararlo con su tiempo. Sin ese método de apreciacion histórica, que es el de la justicia, no hay jamas grandeza humana ni verdad completa en historia. Colon mismo se convierte en pigmeo si se juzga su primer viaje interoceánico por lo que hoy cuesta cruzar el Atlántico al mas vulgar piloto. Hay una regla de apreciacion para no equivocar los casos : es en general grande hazaña, digna de memoria, toda empresa, que ántes de ser un hecho, ha pasado por utopia. Los grandes hombres no son sino locos de la víspera. Todos las empresas de Wheelwright en Sud América se distinguen en una cosa : todas han sido tenidas como paradojas

irrealizables ántes de ser convertidas en hechos. En todas ha tenido por principal adversario, — la incredulidad. No porque sus concepciones no fuesen ya hechos practicados en otras partes, sino porque no lo eran en los países de Sud América en que la idea de introducirlas y aplicarlas, le pertenecia á él primero que á nadie. Si el mérito de esta importacion, en circunstancias dadas, no igualase al de la invencion misma, no seria digno del privilegio con que lo premia la legislacion de todo país civilizado.

Estas reflexiones son un poco precoces en este lugar; pero ya veremos que se aplican muchas veces á la vida de Wheelwright.

§

Llegado á Chile, que fué el término de su viaje de Buenos Ayres, tampoco se quedó en ese país por entónces. Chile estaba como Buenos Ayres en este sentido, que teniendo el equivalente del gobierno de Rodriguez y Rivadavia en el de Freire y Egaña, el comercio marítimo sin embargo estaba por nacer en ese país. Chile

no valia entónces para ocupar á un marino mas que Buenos Ayres. Valia, al contrario, ménos, porque Buenos Ayres era Santiago y Valparaiso unidos en una misma ciudad, es decir, el Puerto y la Capital.

La aduana estaba en Santiago, á 30 leguas del puerto de Valparaiso, simple desembarcadero que no tenia entónces quince mil habitantes. Todavía estaba léjos de ser el emporio del Pacífico, como fué despues, por la sencilla razon de que el comercio marítimo no habia nacido aun en esa region. Las casas de comercio en que Wheelwright debia apoyarse un dia para fundar su línea de vapores, no existian todavía.

Era eso cabalmente lo que recien se conquistaba por la victoria de Ayacucho contra el coloniaje español de comercio. Todavía el sud de Chile estaba en poder de los realistas, y el Callao en manos de los españoles aun despues de Ayacucho. Pero la iniciativa de ese cambio no estaba ya en las manos de Chile, que la habia perdido desde la retirada de San Martin del Perú. Toda esa gran reforma venia de Colom-

bia, que por la espada victoriosa de Bolívar, abria el Pacífico al libre acceso del mundo comercial. El puerto comercial de Colombia en los mares del Sud, era el de Guayaquil, ciudad entónces mas importante que Valparaiso por la razon dicha y como ciudad mas poblada, pues tenia entónces 22 mil habitantes.

La vocacion y oficio de marino que sacó á Wheelwright de Massachussets para Buenos Ayres, y de este país para Chile, lo llevó en seguida á navegar en las costas del Pacífico de uno á otro de los nuevos Estados en formacion. Era su mejor escuela preparatoria para los ulteriores trabajos internacionales que debian de absorber su vida de empresario.

Por algunos años Wheelwright ocupó su juventud en navegar por las costas del Pacífico entre Valparaiso y Panamá. La mar presentaba entónces mayores seguridades al extranjero que el agitado continente. Las costas del Pacífico eran entónces teatro de los mas grandes acontecimientos de su historia. Estaban en faz unos de otros los escombros del viejo edificio colonial español y los materiales americanos del

edificio moderno. Fué para Wheelwright esa vida su curso de estudios económicos de las necesidades de esos países, de sus medios y recursos, de las costumbres, caractéres y aptitudes de sus habitantes para la vida industrial y comercial. Así empezó á formar Wheelwright el gran capital preparatorio de la adquisicion de los otros, á saber : — la experiencia y el crédito, de que hizo un gran caudal en pocos años, con el cual se hizo capaz de abrirse la gran carrera de empresario industrial que le dió renombre histórico.

Pero, Wheelwright no podia vivir indefinidamente en esos países como simple marino. El comercio marítimo no podia existir donde faltaba el comercio terrestre por falta de produccion, de brazos, de capitales, de trabajo, de vias de comunicacion, de seguridad. Era el deber y el interes del mundo extranjero comercial meter el hombro en la obra de suscitar y crear todo eso por conveniencia recíproca. La independencia de las Repúblicas de Colombia, de Chile, del Perú, significaba la abolicion del régimen que habia mantenido cerrados

esos mercados al comercio no español. Su primer efecto debia ser la creacion y formacion de otros tantos mercados abiertos al libre tráfico de todas las naciones del mundo. Era necesario fijarse en algun punto importante á ese propósito. ¿Cuál otro habia entónces de mas importancia que *Guayaquil*, el puerto principal de la ***República de Colombia***, tan influyente en ese tiempo, y sin duda alguna el puerto principal del Pacífico, miéntras los españoles ocupaban militarmente el Callao?

El mérito y valor que Wheelwright se habia granjeado ya en sus pocos años de residencia en el Pacífico no podia ser ménos conocido de los Americanos del Norte, sus compatriotas, que de los Sud-Americanos. No tardó en verse revestido del papel de cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil.

Era una posicion de inmensa importancia para el desarrollo ulterior de su carrera industrial en esos países.

Un cónsul en esos dias tenia la importancia de un Embajador. La diplomacia no tenia objeto ni existia en países que nacian recien á

la vida política, y cuyos gobiernos *de hecho*, no estaban reconocidos por las viejas naciones. El comercio que era el grande interes en que se concentraba su nueva existencia, se bastaba con sus ministros naturales, que son los cónsules. Los consulados entre tanto se apoderaban, con asentimiento de los países de su residencia, de todas las inmunidades de la diplomacia, siendo una de ellas el privilegio de *exterritorialidad*, que de hecho les deferian todas las autoridades del país. El Consulado de la gran República de los Estados Unidos, debia ser el decano natural de todos los demas. Eso lo convertia en asilo ordinario de todos los perseguidos por motivos políticos.

A poco tiempo de instalado Wheelwright como cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil, entraba Colombia en la crísis de su disolucion sin haber concluido de constituirse. Esa situacion puso á Wheelwrigth en contacto estrecho y continuo con todas las eminencias de la política colombiana en el Pacífico, á quienes trató casi de igual á igual, y convirtió en grandes amigos por esta otra razon. En su puesto de cónsul de

los Estados Unidos, Wheelwright tuvo frecuentes ocasiones de dispensar servicios insignes, á multitud de generales y jefes de partido, que en las alternativas de la guerra civil de Colombia, buscaron á su vez asilo y salud en los auspicios de la bandera consular americana. Su casa neutral y hospitalaria, sirvió á la vez de refugio salvador á los jefes de todos los partidos que en ulteriores tiempos normales llegaron á ocupar los puestos mas altos é influyentes de la administracion ecuatorial y colombiana. Esas relaciones fueron empleadas del modo mas útil á la causa del progreso, cuando llegó el dia de empeñar á los gobiernos del Pacífico en el establecimiento de una comunicacion sistemada y regular, entre esas Repúblicas y los mercados de Norte Amériea y de Europa. No hay que olvidar que Guayaquil era el primer puerto de *Colombia*, á cuya República pertenecia entónces el Istmo de Panamá, como parte de Nueva Granada, lo mas vecino, geográficamente, que Sud América tenia con los Estados Unidos de la América del Norte, y el punto natural de contacto entre los dos Océanos Pacífico y Atlántico.

Toco estas cosas en la vida de Wheelwright porque no hay mejor medio de explicar la carrera de un hombre que estudiar el medio en que su existencia se ha desarrollado; como basta estudiar el modo de ser de un territorio, para saber la direccion en que correrán sus rios. Esto es lo que constituye en la vida como en la geografía, la lógica de las sinuosidades.

La disolucion de la República de Colombia, traia un cambio fundamental en la condicion marítima y comercial del Pacífico. Guayaquil dejaba de ser puerto de la primera República de Sud América entónces y quedaba en simple puerto del estadito del Ecuador. Como puerto fluvial, no podia compararse con el puerto de Valparaiso, que era marítimo, como el estado del Ecuador no era comparable en importancia comercial con el estado de Chile. Disuelta Colombia, Valparaiso, como el puerto del Pacífico mas cercano del Atlántico por la via del Cabo de Hornos, entraba en el camino de ser muy presto el emporio comercial del Pacífico por esa ventaja geográfica y otras, que no le ha quitado ni quitará la misma California, mién-

tras no se canalice el Istmo de Panamá. Tomaba esa importancia Valparaiso, no á causa de la disolucion de Colombia, sino porque coincidia con ella la asuncion del rango que tiene por la geografía como el puerto del Pacífico mas cercano de la Europa, y que tomaba por la política inteligente y progresista de Chile, que lo hizo cabeza de una Provincia aparte, desprendida de su provincia capital, que era la de Santiago, en provecho de ambas y de todo Chile, léjos de ser en diminucion del poder de Santiago: ejemplo que sin embargo no quiere imitar hasta hoy cierta capital tomando como suyo el único puerto marítimo que tiene todo el pais de su vecindad oriental trasandina. Así Guayaquil entraba en su decadencia, al tiempo en que Valparaiso empezaba su ascension por esta principal doble causa : en Colombia desaparecia la institucion del gobierno nacional, que en Chile se constituia y vigorizaba con una energía que no ha cesado hasta hoy de progresar. Donde no hay gobierno serio, no hay seguridad, ni paz, ni comercio, ni empresas de mejoramiento nacional.

De este modo explican las cosas mismas lo que ellas produjeron, — la traslacion de Wheelwright, es decir, del espíritu de empresa, de Guayaquil á Valparaiso.

CAPITULO V

WHEELWRIGHT DEJA AL ECUADOR Y SE FIJA EN CHILE.

§

En 1829 llegaron á Chile dos hombres, que en lo ulterior ejercieron grande influjo en los destinos exteriores de ese país: Don Andres Bello y Mr. Guillermo Wheelwright. Bello formuló su vida exterior como publicista y como profesor de derecho de gentes; y Wheelwright *hizo* en parte, por sus obras de viabilidad y mejoramiento material, lo que el otro formuló. Lo curioso es que ambos fueron dos pérdidas que hizo Colombia, sin contar la de Bolívar, ocurrida en el año siguiente de 1830.

La inaciativa de la evolucion comercial del Pacífico quedó en manos de Chile ó, mejor dicho, de su grande emporio, — Valparaiso.

Fijado en él Wheelwright, se quedó por muchos años y fué teatro esa ciudad de sus primeros ensayos industriales, en que continuó estudiando las necesidades de esos países en punto á tráfico y comercio y agrandando su caudal de experiencia de los hombres, costumbres, idioma y cosas peculiares, que fué la base firme de sus empresas ulteriores de mejoramiento para Sud América y de provecho personal para él mismo. No podia haber elegido mejor sitio para punto de partida de su gran carrera. Si los progresos materiales de Chile, en los siguientes tiempos no pueden explicarse sin Wheelwright, el buen éxito y progresos de Wheelwright, no pueden explicarse sin la cooperacion de Chile.

Vuelto á Chile en 1829, Mr. Wheelwright estableció un servicio de paquetes á vela entre Valparaiso y Cobija, puerto principal de Bolivia, y él personalmente, tomó el mando, como capitan mercante, de una goleta americana, — *La Veloz Manuela,* — que gozaba de gran reputacion por su rapidez, exactitud y buen trato que los pasajeros recibian, del mas popu-

lar, amable y querido capitan que navegó jamas las costas del Pacífico.

En ese tiempo un hermano suyo, hombre instruido, de bellos modales, cortés, paciente y como de cuarenta años de edad, instituyó y mantuvo un colegio particular de señoritas, en el cual se educaron las que podemos mencionar por su papel ulterior en el mundo distinguido, en honor del colegio en que tan bien se educaron, y fueron entre otras, las señoritas de Lamarca, de Hobson, de Urmeneta, de Browne, y tantas otras, que recuerdan con gratitud y veneracion el nombre de su honorable maestro del colegio de Valparaiso.

§

La condicion en que Wheelwright encontraba las ciudades del Pacífico, tal como venia formada por su antiguo régimen colonial español, estaba en oposicion, léjos de corresponder á su moderno papel y destino en la vida comercial á que la libertad las introducia. Eran ciudades sucias, insalubres, mal alumbradas, mal

empedradas, escasas de agua, y faltas de todo lo que una ciudad requiere para poblarse rápidamente por inmigrados de países civilizados. Wheelwright hizo de sus necesidades de mejoramiento otros tantos objetos de empresas tan útiles como brillantes para el país y para él. En sus miras extensas, que abrazaban el mejoramiento solidario de todos esos países del Pacífico, no se limitó para esos trabajos á Valparaiso. Organizó en esa ciudad la provision de agua potable en toda casa que quiso tenerla, por cañerías de fierro en la forma conocida en ciudades de Europa y América. Introdujo y estableció el alumbrado por gas en la ciudad de Copiapó.

Plantificó en la ciudad del Callao, en el Perú, el mismo sistema de provision de agua potable que en Valparaiso. En esta misma ciudad de su residencia favorita, introdujo tambien y organizó el alumbrado por gas. En ciudades expuestas á incendios por los materiales inflamables con que se edifica en prevision de los estragos del temblor de tierra, la introduccion de agua abundante al alcance de todas las casas, era un doble servicio de salud y de seguri-

dad. Introdujo en lugares desiertos de la costa del Pacífico, máquinas para destilar agua potable, que han hecho casi confortable la vida ulteriormente donde horrorizaba el encontrarse en otro tiempo. Plantificó en varias partes de la costa la fabricacion de ladrillos de construccion por máquinas poderosas. Llevó á cabo la localizacion de boyas ó valizas en muchos puertos del Pacífico. Hizo infinitos viajes de exploracion á países vecinos y conexos con Valparaiso, con el objeto de verificar ó descubrir la existencia de productos naturales del suelo, capaces de servir al comercio de exportacion, tales como el carbon de piedra, salitres, boraj, cal, y otras sustancias que son hoy objetos ordinarios de comercio, gracias á Wheelwright, en mucha parte.

En Valparaiso se dió á infinitas empresas secundarias, pero tales por su grande utilidad, que contribuyeron al desarrollo de la prosperidad material de Chile, varias de las cuales son hoy mismo productivas de los mas satisfactorios resultados. A menudo él sugirió y propuso lo que otros hicieron, y lo que otros sugirieron

él lo ejecutó, habiéndose identificado en esos términos con el movimiento progresivo de Chile. Baste decir que por muchos años en ese feliz país no hubo empresa de interes material en que el nombre y la mano de Wheelwright, no estuviesen mezclados de algun modo. Su nombre popular y venerado hasta hoy en Valparaiso, es un testimonio de ello. Pero todo eso no era sino el prefacio de las grandes empresas en que debia servir al interes de toda América, por no decir de los dos mundos, puestos en contacto inmediato y sistémado en mucha parte por la obra de Wheelwright.

CAPITULO VI

ORÍGEN DE LA LÍNEA DE VAPORES DEL PACÍFICO.

Pero la gran prosperidad de Chile, dejaba subsistente un vacío difícil de remediar, pues venia de su situacion geográfica, tan distante de la Europa. — Entrando al Pacífico por el Cabo de Hornos cuando lo conoció por primera vez,

Wheelwright llegó armado de la prueba mas duramente convincente para él, de que la gran calamidad de esa region del mundo consistia en la distancia remota que la separaba de la Europa y de la América mas civilizada. Emancipadas de España esas Repúblicas nominalmente libres, quedaban bajo el yugo de otros tiranos no ménos desastrosos, á saber, el tiempo y el espacio inmenso que en cierto modo los mantenia en su viejo aislamiento respecto del mundo mas libre y mas civilizado.

El mas natural de los resultados de la independencia, que era la apertura de esos países su transformacion en otros tantos mercados para el tráfico del mundo fábril y comercial, quedaba esterilizado por su situacion antípoda y por la nulidad de los medios de trasporte. Cómo vencer ese obstáculo mas fuerte que el de la dominacion de España, era el poblema de vida ó muerte de esa region despues de resuelto el de su independencia política. Su solucion era la suprema necesidad de esa bella parte del mundo, y debia ser la primera de sus glorias industriales. Pero el problema

estaba ya resuelto en parte desde la invencion con que Fulton suprimió en cierto modo el espacio y el tiempo, en la superficie del mar. ¿Quién sino el compatriota de Fulton, establecido en el Pacífico, era el llamado á importar y aclimatar en la América del Sud la navegacion por vapor, en el interes de su aproximacion á la del Norte y á la Europa, de un modo continuo, permanente y sistemado? La fiebre de raza que inspiró á un Americano la invencion del buque de vapor, inspiró á su compatriota la importacion y aplicacion de ese invento de un modo tan audaz y nuevo como fué su concepcion primera. Prueba de ello es la impresion de paraloxismo que causó su simple mencion primera.

Ya hemos dicho que para juzgar y apreciar el genio de Wheelwright es preciso compararlo á su tiempo ó, mejor dicho, á la situacion del teatro de sus empresas. Hace treinta y cinco años que sucedia lo que aquí recordamos. Crear líneas de vapores, hacer ferrocarriles, construir telégrafos eléctricos, alumbrar á gas las ciudades, es y será siempre el honor de todo empresario. Pero la gloria propiamente dicha, no es, en esas con-

quistas, sino del que primero convierte la utopia en realidad. No merece estatuas sino el que es llamado loco por las aspiraciones que le valen el título de grande, despues de realizadas. — Veamos como llegó Wheelwright á la concepcion y ejecucion de su mas grande empresa en el Pacífico, que fué la instalacion y organizacion de la línea de vapores entre Valparaiso y Panamá, que hoy es entre el Pacífico y Europa por el Estrecho de Magallanes, sin perjuicio del tráfico por Panamá como ántes de ahora.

No bastaba concebir la idea. Era necesario buscarle acogida en el público, es decir, en los gobiernos y en los capitalistas. Para ello era preciso convencerlos, no tanto de su conveniencia, que todos comprendian, como de su practicabilidad, en que nadie creia. La verdadera originalidad de Wheelwright consistia en ser el primero que vió la posibilidad de esa obra en el Pacífico. Era sin embargo el tiempo en que la navegacion á vapor se introducia y extendia en todos los mares del mundo. La idea de su aplicacion al grande Océano Pacífico, aunque nueva y atrevida por entónces, no tenia nada de in-

sensata, como lo probó el resultado. Eso no impidió que Wheelwright fuese tenido por visionario no solo entre el vulgo de Sud América sino por ingleses mismos. Un ministro británico residente en el Perú llegó á dar por consigna á sus sirvientes de negar su presencia en casa toda vez que el *loco* Wheelwright preguntase por él. Los muchachos de la calle en Lima, befaron mas de una vez al maníaco que soñaba en acercar la costa del Pacífico á la Europa por Panamá.

Y entre tanto es la verdad que no se trataba únicamente de introduir un nuevo agente motor en la navegacion del Pacífico, sino tambien un cambio de su geografía política y social.

No debemos pasar adelante, para fijar bien el valor del hombre que historiamos, sin dejar establecido que Wheelwright no es el mero representante de una empresa mas ó ménos considerable en los países occidentales de Sud América. Representa en realidad toda una revolucion económica en el sistema de tráfico y de comunicacion internacional y doméstica; y damos á ese cambio expresamente el nombre de revo-

lucion, en sentido metafórico, porque en realidad es y forma parte, y la parte mas sana y útil de la revolucion americana de esos países contra su viejo régimen colonial español. En este sentido es nuestro hombre un continuador de Bolívar, el Cochrane de la paz en los mares libres del Pacífico.

Dos cosas formaban el viejo régimen de esos países : 1° su dependencia del gobierno de España como territorios pertenecientes á esa Metrópoli, y 2° el órden interno que habian recibido en el interes de hacer perpétua esa dominacion. Consistia en esto último lo peor del régimen colonial. Una colonia puede ser feliz, civilizada y libre con el régimen que tienen el Canadá y la Australia. Pero la mas completa independencia exterior no le quita su atraso y servidumbre al país organizado interiormente como lo estaban las ex-colonias de España en América. Su revolucion, por tanto, debió ser y fué doble como fué su despotismo, y su doble objeto consistió en romper la dominacion española y constituirse independientes, y en cambiar el órden colonial interno en el sentido del progreso y de la

libertad, es decir del gobierno de América por América y para América.

Vamos á ver que de esta revolucion interna forma parte la de progreso que Wheelwright representa por su obra complexa, de que no son sino detalles los diversos trabajos que forman un sistema, porque todos propenden á un fin, —la viabilidad. Su revolucion abraza no solamente un nuevo sistema de navegacion sustituido á otro, el buque de vapor en lugar del buque de vela, en mares sujetos á calmas y corrientes contrarias permanentes, sino tambien una revolucion geográfica por la cual quedan las Repúblicas del Pacífico, que ántes ocupaban un extremo remoto del mundo, en el centro mismo de la gran ruta comercial que liga directamente á la Europa con el Asia comercial (India, China y Australia), por la rehabilitacion de la via que buscó Cristóbal Colon para aproximar la Europa del Asia cuando sin saberlo dió con las Indias Occidentales.

Compatriota de Prescott, de Washington Irbing y de Motley, Wheelwright se guardó de imitar á los Sud-Americanos en su desprecio

por toda fuente española de infamacion solo por ser española. Interrogó al contrario sus anales Americanos y en sus respuestas halló la bella idea de ligar á la Europa con el Pacífico y la Australia, por la via de la América central; pues no era sino un camino que habia practicado España mucho tiempo, procediendo de Cádiz á Vera-Cruz, de allí á Acapulco en el Pacífico, y de allí á sus Filipinas, del Asia Austral.

Wheelwright debió ser conducido á la concepcion de su cambio, por la observacion y la experiencia paciente de muchos años empleados en la navegacion á vela del Pacífico. Luchando con las calmas persistentes de ese mar, aprendió, á su costa, á conocer la dilapidacion de tiempo y de dinero que ese terrible inconveniente originaba al comercio general del mundo. Fiel al ejemplo de sus antepasados los Puritanos, que al llegar á Machassussets por la primera vez, de cada desventaja del suelo hicieron un recurso, Wheelwright comprendió que si las calmas eran un mal para la navegacion á vela, tambien eran un tesoro para la

navegacion á vapor. Así combinados el nuevo motor con la nueva geografía, ponian entrambos al Pacífico á un tercio de la distancia de espacio y de tiempo en que estaba respecto de la Europa por las tradiciones coloniales combinadas con las condiciones físicas de esa region.

La adopcion de la via de Panamá, sin el empleo del vapor, no adelantaba mucho la condicion actual de cosas. El vapor sin la via de Panamá, en lugar de la del Cabo de Hornos, quitaba á la empresa la cooperacion del interes europeo de aproximarse del Asia por una via al traves de la América central. Acercarse de Panamá, que está vecino de las Antillas, era para los países meridionales del Pacífico, aproximarse de la Europa, pues la Europa, en cierto modo, empieza en las Antillas.

Concebida esa gran mira, estaba en cierto modo resuelto el problema de su ejecucion; pero de seguro que las cosas no podian quedar como estaban. Despues de vencida y arrojada España de esos países, quedaba el sistema

colonial español en toda su vigencia coexistiendo con la independencia obtenida por los triunfos de la espada.

CAPITULO VII

LUCHA DE WHEELWRIGHT CON LOS RESTOS DEL ANTIGUO RÉGIMEN COLONIAL EN EL TRÁFICO.

Se puede decir que todo el sistema colonial español estaba consignado en el sistema de comunicacion y de tráfico, ó mejor dicho en la falta sistemada de comunicacion y de tráfico;

En la incomunicacion y el aislamiento de las poblaciones unas con otras y de los países americanos con los países extranjeros;

En la ausencia de todo comercio y de toda industria;

En la falta de caminos y de puentes;

En la eleccion de malos puertos, mantenidos por sistema en mal estado, como para hacer efectivas aquellas prohibiciones;

En la exclusion de toda inmigracion libre de extranjeros;

En la ausencia de todo trabajo productor y de capitales ocupados en producir;

En la aduana exclusiva y prohibitiva de todo comercio libre;

En la inseguridad, lentitud y carestía de la posta ó de los correos.

Esta situacion era servida por las leyes coloniales, mantenidas en las costumbres formadas por ellas á las poblaciones indígenas ó naturales. Pero mejor que por las leyes era mantenida por su misma condicion física, ó mejor dicho por la *geografía política* creada para excluir el tráfico y la circulacion, que podian hacer nacer el comercio, la riqueza, el poder, la libertad, la independencia.

Así fué que la victoria militar de Bolívar en Ayacucho, derrocando la autoridad española en Sud América y dejando en pié todo el órden interior de cosas del tiempo colonial, solo destruyó la dependencia en que América estaba respecto de España, pero no su gobierno interior colonial que seguia coexistiendo con la

independencia y produciendo los mismos malos efectos que anteriormente, no ya en servicio del gobierno español, es verdad, sino en el mal entendido interes de los gobiernos patrios, establecidos en nombre de la libertad americana.

Nada es mejor prueba de esto que las resistencias oficiales, que Wheelwright encontró en los nuevos gobiernos, para introducir y establecer su método de tráfico libre, rápido y seguro, que á nadie servia mejor que á ellos mismos, como lo probó la experiencia ulteriormente.

De ahí es que Wheelwright, para buscar apoyos á su empresa tuvo que empezar por apelar á los suyos , es decir, al comercio extranjero de que él era miembro en las plazas de Chile, Perú y Ecuador; y como era la expresion y órgano de ese comercio extranjero en las miras de su plan trasatlántico, fácilmente la hizo recibir de todos como su propia empresa en sus simpatías, como lo fué bajo cierto aspecto por su cooperacion, y sobre todo por los frutos reportados.

¿Qué mejor prueba que esa, en favor de los beneficios, que á esos países de Sud América traen las inmigraciones de europeos? Se veia en ese ejemplo á la inmigracion produciendo la inmigracion de capitales y de elementos europeos de progreso. Se ha dicho, con razon, que el mejor agente de colonizacion y de emigracion, es el mismo colono, el mismo emigrado, que llama y atrae á los suyos con mas eficacia que el mas seductor de los agentes. La Europa, segun eso, atrae á la Europa en América mejor que la América misma. Y tal cual es la Europa que llama, así es la Europa que acude : lo cual enseña dos verdades útiles á Sud América, á saber : que se debe atraer artificialmente la primera inmigracion y que no se debe atraer sino la mas selecta y excelente.

Empezó en efecto en los círculos comerciales el movimiento de opinion, que Wheelwright suscitó en favor de su grande empresa de progreso general, para acabar por encontrar sus grandes recursos pecuniarios en Inglaterra, donde los encontró la empresa de la indepen-

dencia política de esos mismos países. Las dos causas económicamente formaban una sola.

Es difícil entrar en este estudio sin hacerse la reflexion siguiente. Introducir, fundar una novedad como el vapor marítimo en países donde era desconocido por lo remoto y oscuro de su situacion, era ya una grande empresa; pero empezar por fundar una línea de vapores era una empresa mas que atrevida; era una especie de locura, como muchos la calificaron. Era de esas empresas árduas en todo tiempo. Lo seria hoy mismo para el hombre mas poderoso en el Pacífico.

¿Quién era Wheelwright, qué tenia Wheelwright cuando acometia ese negocio? ¿Era un gran comerciente, un propietario millonario, un hombre poderoso por su situacion? Nada de todo eso. Era un extranjero en esos países, y todo su capital consistia en lo que tenia Colon, en España, cuando concibió el proyecto de atravesar el mar Atlántico. Todo su caudal era su idea, una grande idea que derivaba su poder de su propia importancia intrínseca, es decir, de ser la idea de un cambio que á todos cor

venia grandemente. Wheelwright se hizo el brazo de esa idea, el instrumento y órgano de ese gigante que se llama *todo el mundo*, á cuyo poder nada resiste, desde que un designio importante conquista la sancion de su opinion. Procurar á su proyecto esta sancion era todo el nudo de la dificultad, dificultad en cuya solucion empezó por probarse la capacidad excepcional de Wheelwright como empresario, la cual consiste, como hemos dicho, no solamente en concebir una grande empresa, sino en tener la grandeza y perseverancia de esa voluntad que tiene la fuerza de una ley.

CAPITULO VIII

COOPERACION QUE WHEELWRIGHT PIDE PARA SU EMPRESA Á LOS GOBIERNOS DEL PACÍFICO.

Examinados y discutidos todos los elementos del plan de Mr. Wheelwright, en *meetings* públicos tenidos en las plazas comerciales de Valparaiso y Lima, y con vista del parecer dado por *comites* de personas competentes para inda-

gar la practicabilidad y conveniencia de dicho plan, obtuvo Wheelwright la mas unánime y calorosa sancion de todo el comercio extranjero de esos países, que era en realidad todo su comercio.

Apoyado en ese movimiento de opinion inteligente, acudió el empresario á los gobiernos de los Estados del Pacífico en busca de una cooperacion en cierto modo indispensable por la habitud de esos países de deberlo todo á su iniciativa oficial, y por la naturaleza casi pública de las empresas de comunicacion y trasporte. Era ésta una tarea ménos sencilla de lo que debia esperarse. Aunque gobiernos libres por divisa y espíritu, se componian de hombres educados en el sistema colonial arriba descrito. La libertad estaba en sus deseos, pero el coloniaje en sus hábitos. No se entendian entre sí, con respecto á su política comercial, no obstante la necesidad de su causa americana. Acabados de instalarse vivian ocupados de defender su propia existencia, disputada y amenazada y destruida á menudo por los suyos. Baste decir que eran gobiernos en formacion.

De 1835 á 1845 en que Wheelwright concibió y ejecutó su empresa, fué cabalmente el período mas crítico de la formacion de esas Repúblicas del Pacífico. La primera dificultad para obtener las concesiones, que la empresa necesitaba, era saber á quién pedirlas. Todos los Estados del Pacífico en ese período de su historia vieron en problema su propia existencia. No bien Colombia habia creado á Bolivia, cuando ella misma cesaba de existir como Union federal. Bolivia misma despues de existir, se vió anexada al Perú para formar una confederacion, que Chile miró como una amenaza á su propia existencia, por cuyo motivo desnudó su espada y disolvió la *Confederacion Perú-Boliviana*. No hacia mucho que el mismo Chile habia escapado á la anarquía, por la consolidacion de su gobierno interior.

Todo eso se pasaba miéntras Wheelwright se ocupaba de organizar su empresa, que se formó, puede decirse, junto con esos Estados, y fué tal vez la parte no ménos esencial de su organizacion. Esa situacion de cosas afectaba á la empresa en todos los terrenos, pues hasta

para formar la Compañía, que debia levantar el capital en Europa, la instabilidad é incertidumbre de los gobiernos del Pacífico era la objecion mas embarazosa.

El gobierno de Chile como mas establecido, empezó por dar todo su apoyo al sistema de comunicacion, que debia taerle mas ventajas que á los demas, por la situacion geográfica de su país, y por la naturaleza de sus productos. Por una ley de 25 de agosto de 1835, concedió á Mr. Wheellwright los privilegios y exenciones que solicitó para su navegacion excepcional.

Para obtener iguales concesiones del gobierno de Bolivia, que era el Estado inmediato, Wheelwright tuvo que cruzar la cordillera de los Andes y buscar al gobierno en Potosí, donde se encontraba á la sazon. Se halló de testigo, con ese motivo, en la batalla de *Carabobo*, en que el general Santacruz venció y tomó prisionero á Salaverry. Fué una de las muchas aventuras que Wheelwright tuvo que contar de su vida en Sud América. Salaverry, que le conocia, le hizo depositario de sus últimas palabras y papeles privados. La neutralidad pro-

bada de su conducta leal y circunspecta en las disensiones civiles de esos países, valió á Wheelwright el respeto de todos los partidos.

El Estado del Ecuador le hizo su concesion en 1837, solo por cuatro años, de un privilegio de navegacion á vapor sin derecho á participar de la navegacion de cabotaje.

La República de Nueva Granada, que tenia en el Atlántico sus mejores puertos, como los de Cartagena y Santa Marta, no mostró el mismo afan que sus vecinos del Pacífico por favorecer una empresa cuyo principal mérito para estos era el de ligarlos directamente con la Europa por el Istmo de Panamá, es decir por el territorio granadino. Ese Panamá que hospedó al Primer Congreso americano reunido en vista de unificar la América política, se mostraba ménos hospitalario para la unidad mercantil de la América occidental.

La resistencia ó apatía de esos gobiernos era inconçebible cuando se piensa que las concesiones que Wheelwright les pedia se reducian á favores que les rogaba él hacerse á sí mismos, es decir, al interés de los países de su mando.

Esto parece increible, pero es el hecho mas notorio. Lo que Wheelwright les pedia, en efecto, le dejasen fundar en el remoto y solitario mar del Pacífico, no era otra cosa que un servicio de pública administracion, que en todas partes es del resorte, del interés y del deber de los gobiernos progresistas promover y establecer; tal es el del establecimiento de vias de comunicacion y trasporte de correspondencia, de personas y de mercancías. Los gobiernos de Holanda, de Inglaterra, de Estados Unidos, dieron siempre un ejemplo confirmatorio de lo que dejamos dicho, y lo dan hoy mismo.

Bastará examinar una por una las cuatro concesiones principales, que Mr. Wheelwright les pedia, para convencerse, con asombro, de lo que dejamos aseverado.

Consistia la primera en el privilegio exclusivo de navegar las costas del Estado, con buques de vapor, por diez años, con el goce de todos los favores de la marina nacional mercante. El vapor hasta entónces era desconocido en el Pacífico, en tal grado que pasaba por paradojal la idea de establecerlo. Privilegiar un buque de

vapor aislado y solo, en un paraje apartado podia significar la exclusion de una concurrencia posible y útil. Pero privilegiar una línea que debia establecer en una costa de tres mil millas, no solamente el vapor, sino por el vapor una comunicacion *continua, rápida y segura entre los países vecinos y entre todos ellos y la Europa por el Istmo de Panamá*, es decir, por una direccion desconocida hasta entónces, era hacer á esos países, dejados en el mas vergonzoso aislamiento por un coloniaje abyecto de tres siglos, el don mas grande que su imaginacion podía concebir y apetecer su condicion. Tal privilegio á nadie excluia porque no habia ni sombra de concurrentes.

La segunda concesion consistia en la libertad que debia dejarse á los vapores de hacer escala en los puertos de la República para recibir y dejar pasajeros ó carga, sin pagar derechos de tonelaje, anclaje, etc., etc. Esa simple demanda mostraba la vigencia persistente, en plena república libre, del sistema colonial de tráfico que habia mantenido cerrados al comercio los puertos del país. Pedir el goce de una libertad á

gobiernos que se decian nacidos de la libertad para fundar la libertad de tratar con todo el mundo, era de tomarse como ironía, pues sin la libertad de traficar con los puertos de la República, venia á ser mera comedia la pretendida abolicion del régimen colonial español. ¿No era en realidad como pedir al país la libertad de hacerle el mayor beneficio?

Consistia la tercera concesion que pedia Mr. Wheelwright en el permiso de establecer pontones para depósitos del carbon con que debian navegar los vapores, sin pagar por ello derechos á la aduana. Tal permiso era una condicion tan obvia y esencial de la navegacion á vapor, que se trataba de establecer, que negarlo habria sido equivalente á negar la libertad de navegar á vapor en esos países víctimas de la navegacion á vela, pues el carbon es el vapor.

La 4ª concesion solicitada, era que el gobierno se obligase al pronto despacho de los buques y á que no sufran retardo alguno en su viaje, para cargar ó descargar, entrar ó salir, siendo la exactitud, en tales comunicaciones, un punto del mas esencial y general interes. Semejante

demanda dirigida al gobierno regular de un país habituado al libre tráfico, hubiera sido incomprensible, ó tenido por una burla, pues era equivalente á pedir al gobierno que cumpliese su mas rudimental deber por via de concesion ó favor. Pero Mr. Wheelwright, sabia por experiencia que era tal el poder de la rutina colonial en esos países, entrados de improviso al régimen de la libertad, que se necesitaba de todo el poder del gobierno para removerlo.

CAPITULO IX

LO QUE WHEELWRIGHT PROPONIA EN CAMBIO DE LAS CONCESIONES.

¿Qué proponia Wheelwright como causa y razon justificativa de esas concesiones? ¿Qué valor tenia su plan para los interéses generales del público? ¿Qué lo hacia digno del apoyo y cooperacion que solicitaba de los particulares y de los gobiernos? Nada ménos que un cambio de progreso y de mejoramiento, equivalente á

toda una revolucion èconómica contra el viejo régimen colonial de comunicacion y tráfico en todos esos países del Pacífico, no ménos importante que la completada por Bolívar en la batalla de Ayacucho contra la dominacion española en América. Y no es mera exageracion de retórica esta manera de presentar las cosas. Lo que Wheelwright emprendia era realmente una revolucion completa en el sistema de comunicaciones y de tráfico de esos países; y esa revolucion constituia la mas bella y saludable faz de la revolucion de Sud América contra su antiguo régimen colonial. La esencia de ese régimen, lo repetimos, consistia en dos cosas principales: una era la dependencia en que estaba Sud América del gobierno de España, en virtud de la ficcion que hacia de América una tierra integrante del suelo español: otra era su órden interior y doméstico de cosas, fundado en el principio del aislamiento, de la incomunicacion, de la prohibicion, de la exclusion de todo tráfico y comercio con el extranjero. Bolívar terminó la revolucion que acabó con la primera. Wheelwright comenzaba la que debia concluir con la

segunda. Viniendo tras de Cochrane en los mismos mares y en la misma empresa de fundar un nuevo régimen de libre contacto con el mundo, Wheelwright era el Cochrane de la campaña pacífica contra el viejo régimen colonial de tráfico y comercio en esa parte considerable de Sud América.

Bajo el simple aparato de una grande empresa industrial, lo que en realidad proponia era cambiar la condicion de todo un mundo en este sentido : — en lugar de un estado de cosas debido al sistema colonial mas abyecto y atrasado de que ofrezca ejemplo la historia, fundar un nuevo órden de tráfico, organizado con los medios y elementos mas perfectos y poderosos que presenta la civilizacion industrial del siglo XIX.

Él no se sirvió de este lenguaje ciertamente. Era demasiado prudente y circunspecto para no saber que dirigiéndose á los gobiernos en negocio tan serio, la sobriedad y moderacion de sus ofertas confirmaba su capacidad de llevarlas á cabo.

Los argumentos y razones de que se sirvió

para buscar á su obra el apoyo de todo el mundo serán objeto de un exámen que de ellos haremos ahora, al traves de la prensa inglesa, la mas positiva en negocios de ese género, en cuyos principales órganos, encontró la mas simpática y calorosa acogida.

Y desde luego el interés histórico de las textuales palabras con que Wheelwright se dirigió á los gobiernos del Pacífico, justifica la reproducion literal que haremos aquí, aunque parcialmente. Presentóse á esos gobiernos, llamando su atencion « *á un asunto de eminente importancia, ligado con los mas caros interéses del país, cual es la navegacion por buques de vapor en el mar Pacífico*. Por la experiencia que he adquirido en los muchos años de mi residencia en estos países, estoy convencido íntimamente de la inmensa utilidad que el comercio y la agricultura recibirian, por una continua, rápida y segura comunicacion entre los países vecinos y particularmente como ruta de tránsito para Europa por la via de Panamá; y su establecimiento, ha sido objeto de mi constante anhelo. ».

« Los rápidos progresos de los países marítimos son mayormente debidos á la grande ayuda del vapor ; todos los estados de Europa han experimentado su benéfico y poderoso influjo, y los *Estados Unidos* del Norte han desplegado un comercio gigantesco por medio de este grande descubrimiento. Viajes que en el dia ocupan en esta costa 18 y 20 dias por motivo de las calmas y corrientes, con el vapor podrian hacerse en dos dias, gozando ademas de la mayor comodidad. »

« La prueba mas obvia de la importancia del vapor, es su empleo general en casi todo el mundo mercantil ; y si en Europa donde la comunicacion ha sido excelente y rápida por sus infinitos y hermosos caminos carriles por tierra, y sus paquetes cómodos y veleros por mar, se ha probado tan útil, ¿ cuánto mas importante debe ser su uso, en estas costas, que no gozan de ninguna de estas ventajas ? »

« Entre los países marítimos mas celosos del progreso de su cabotaje, se cuentan Inglaterra y Norte América, donde la comunicacion por vapor, ha tenido una mano protectora, en tal

grado que su influjo ha abierto nuevos ramos de comercio y de agricultura, y producido grandes y benéficos resultados. Es un bien entendido principio, que miéntras mas fácil es la comunicacion, mayores ventajas resultan para todos. »

« Para principio de las operaciones meditadas, Emo. Señor, propongo ahora poner en carrera dos buques de vapor, abrazando todos los puertos principales de la costa, desde Valparaiso hasta Panamá. »

« Para llevar á cabo esta empresa, es mi intencion formar una Compañía, de tal modo que todos puedan tomar en ella las acciones que gusten, y así evitar celos y que nadie pueda quejarse de monopolio. »

« Como es costumbre de toda nacion proteger empresas que ofrecen ventajas al Estado y á sus habitantes y particularmente á las de esta naturaleza, tan importante como difícil para llevarse á efecto, por motivo de la distancia tan grande del lugar donde es necesario fabricar los buques y máquinas, el riesgo del viaje, la fácil descompostura de la máquina y sin recursos para componerse, la falta de

carbon de piedra, de mecánicos, de operarios y una multitud de dificultades y obstáculos inherentes á una clase de empresas de esta naturaleza : »

« Por lo tanto, pido se me conceda, etc. » (Siguen ahora los concesiones, que dejamos mencionadas.)

Para apreciar el contenido de este documento no hay que olvidar su data 1835, y el lugar de su data, la costa occidental de la América ántes española.

Las propuestas que en cambio de esas concesiones hacia Wheelwright, *eran lo que se veia*, como dice Bastiat; pero *lo que no se veia*, sino por el ojo trascendente del empresario, era la gran revolucion de que su empresa así no mas presentada, constituia apénas el camino de llegar al cambio de los destinos modernos del tráfico comercial y social en esa parte rica del mundo civilizado.

Y, sin embargo, este era su soberano recurso, el recurso de sus recursos, el verdadero motor de sus vapores, por decirlo así. La concepcion de un plan tan vasto era en efecto

lo que le constituia grande empresario. Ser capaz de acometer tal empresa, en tal época y en tal medio, era ya un rasgo de un hombre superior. Pero tener la energía y el poder de voluntad para perseverar veinte años en su ejecucion disputada, resistida y heróica, era el complemento de su capacidad de verdadero grande empresario.

Parece indudable que por los mismos años de 1835, Mr. Wheelwright solicitó del gobierno de Nueva Granada un privilegio, que se concedió, no á él, sino á Biddle, para establecer una comunicacion acuática ó terrestre del Atlántico al Pacífico, por el Istmo de Panamá. — Como ese trabajo interesaba á su plan y formaba parte de él, es de presumir que fué suya la iniciativa. Ignoramos por qué causa quedó en nada la concesion hecha á Biddle, hasta 1842, en que el gobierno granadino dispuso que vencido el término de la concesion de 1835, sin realizarse, se recibiesen propuestas para un nuevo privilegio. Wheelwright dice en una apuntacion privada que no recibió este decreto de 1842, sino en setiembre

de 1843. Pero es fuera de duda que la idea realizada por Aspinwall, fué de Wheelwright, y no puede creerse otra cosa, siendo el ferrocarril de Panamá la integracion de la línea de comunicacion á vapor entre el Pacífico y la Europa, y habiendo sido Panamá, como provincia de Colombia, un país familiar á Wheelwright desde que fué cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil.

CAPITULO X

WHEELWRIGHT EN LÓNDRES CON EL OBJETO DE FORMAR LA COMPAÑÍA DE VAPORES DEL PACÍFICO. — OPINIONES DE LA PRENSA INGLESA SOBRE EL PLAN DE WHEELWRIGHT. — AUXILIO QUE RECIBE DEL LIBRO DE M. SCARLETT SOBRE SUD AMÉRICA.

§

Armado de sus concesiones oficiales, si no grandes, absolutamente indispensables, de sus recomendaciones populares, y de su grande idea desenvuelta en un luminoso folleto, con infinitos documentos en su apoyo, y coronado el todo con un mapa de la costa del Pacífico, se presentó en Lóndres y en Glasgow, por los años de 1838. Wheelwright tendria entónces la edad de cuarenta años, y su persona misma no era su menor recomendacion. Grande, bien hecho, sano, corpulento, ágil, abierto, digno y grave de semblante, no le faltaba ni la posesion de la lengua española, para hablar en el inte-

res de las dos Américas en el país de su idioma propio, que era el ingles.

Un economista insigne, un diplomático consumado, un político profundo no habria concebido, formulado, organizado y desenvuelto en el terreno práctico con mas habilidad y tacto, que probó Wheelwright, en la mision que se dió él mismo tan relacionada con el comercio, con la economía, con la industria, con el órden social y político.

Tuvo la buena fortuna de empezar su campaña bájo el auspicio de un libro científico recien aparecido con el nombre autorizado del Honorable P. C. Scarlett, que trataba nada ménos de *South America and the Pacific*, — era su título, — y en particular de la comunicacion posible de ambos Océanos por intermedio de la América Central, hecha practicable por un canal ó un ferrocarril. En conexion con los resultados comerciales y políticos, que serán resultado de una comunicacion por el Istmo de Panamá, Mr. Scarlett habia agregado al fin de su obra en dos volúmenes, un *Memorandum*, que dirigió al *Foreing Of-*

fice (poco despues de su regreso á Inglaterra de su viaje al traves de las Pampas y de los Andes, desde Buenos Ayres á Valparaiso, Lima y Panamá),—sobre la ventaja de usar del Istmo de Panamá, como un conducto mas rápido de comunicacion entre Europa y los Puertos del Pacífico. Las ideas de Mr. Scarlett coincidian de tal modo con las de Mr. Wheelwright sobre este último punto, que no halló mejor medio de completar su ***Memorandum***, que anexar á él, como pieza justificativa, el folleto titulado *Statements and Plans* de Mr. Wheelwright.

A cual de los dos si á Mr. Scarlett ó á Mr. Wheelwright pertenecia la sugestion original del plan, es cuestion bien secundaria. El hecho de estar agregado á la obra del primero el plan de Wheelwright, prueba al ménos que no lo tomó este de ese libro. Lo que es indudable, es que en ese libro de Mr. Scarlett tuvo Wheelwright el mas oportuno y decisivo apoyo en la opinion del público y del gobierno ingles. Si supo él propiciarse la cooperacion de ese personaje importante no sería sino mas honroso para Wheelwright el haber empezado

por conquistar á favor de su idea el apoyo de la ciencia.

El hecho es que toda la prensa de Lóndres se ocupó de los dos trabajos, discutiendo la gran cuestion de la comunicacion de Europa con Asia y el Pacífico por el Istmo de Panamá. La reproduccion de sus palabras autorizadas que haremos aquí por el interés histórico, será de paso el mejor modo de conocer á la vez el plan de Wheelwright y la opinion que de él formaron los primeros órganos de la prensa británica.

Son del caso los siguientes detalles, tomados por el *Times*, del 6 de febrero de 1838, en el *Memorandum* de Mr. Scarlett, sobre la duracion, en aquel tiempo, de los viajes de Inglaterra á los Puertos del Pacífico, en buque á vela por el Cabo de Hornos.

A Valparaiso,	100 dias.
A Lima,	110
A Guayaquil,	120

Miéntras que el pasaje por Panamá, debia ser ejecutado fácilmente en los siguientes pe-

ríodos desde el Pacífico á Inglaterra, por buques de vapor, y por la via de Panamá.

De Valparaiso, 62 dias.
De Lima, 51
De Guayaquil, 46

Diferencia en favor de la ruta por las Indias Occidentales, de Lima á Inglaterra, 59 dias.

Segun el *Plan* de Mr. Wheelwright (apreciado por el mismo *Times*, del 6 de febrero de 1838, de que son extraidos los siguientes datos), tenia el cambio propuesto toda esta importancia.

« El tráfico británico en esas costas (decia Mr. Wheelwright en su *Plan* anexado por Mr. Scarlett á su *Memorandum* pasado al *Foreing Office*) asume ya un carácter é importancia, que justifican y demandan desde ahora el cuidado y proteccion del gobierno de S. M. La comunicacion propuesta no puede dejar de aumentar sus facilidades y seguridad, en una extension sin paralelo en los anales del intercurso comercial. La reduccion del tiempo en la comunicacion entre la gran Bretaña y las costas del Pacífico, de cerca de cuatro meses á cuarenta

dias, debe ofrecer al comerciante y al manufacturero la incalculable ventaja de tener constantes y frecuentes avisos, que les permitan reglar sus cargamentos segun las demandas de los mercados extranjeros. Entrarán ademas en el goce de los productos de sus mercancías, tres ó cuatro meses mas temprano que hoy le tienen; sus agentes podrán sacar partido de los precios corrientes en mercados que abrazan una extension de costa de tres mil millas, sin incurrir en los presentes riesgos y demoras; una demanda creciente de manufacturas inglesas se verá producirse; se gozará de mayor seguridad para las personas y propiedades; y las escuadras de su Majestad estacionadas en esos mares recibirán infinitamente mayores medios de llenar eficazmente sus propósitos. »

« La Isla de Jamaíca, situada en posicion geográfica que por los arreglos propuestos será la joya del Pacífico, podrá reasumir su lucrativo tráfico anterior con esos países, y vendrá á ser un depósito de abastecimiento.

« Poco mas de un mes bastará á un pasajero de Australia para tocar las costas del Perú ó de

Chile, y una ó dos semanas mas para embarcarse en el Atlántico, de modo que al favor del vapor, de Jamaica á Inglaterra todo el viaje sera hecho en el período de 60 á 70 dias.

« Si la India tiene títulos para reclamar de Inglaterra el establecimiento de navegacion á vapor (como lo tiene realmente) no obstante los innumerables obstáculos que hay que vencer y los enormes gastos requeridos para efectuarlo, ciertamente que las Colonias occidentales del imperio de Su Majestad algun derecho tienen á participar del patrocinio del gobierno, particularmente cuando no hay obstáculos que afrontar, y el subsidio requerido producirá indudablemente una remuneracion de lo gastado. »

« El oeste de Méjico destinado probablemente á formar un Estado separado, enviará el producto de sus ricas minas á ese punto que parece haber sido destinado por la naturaleza á ser la gran ruta de comunicacion con Europa. California, al presente tan aislada del mundo civilizado, gozará igualmente de su influjo rejuvenecedor (esto era escrito en 1836). Las

ricas pieles del Noroeste de América, encontrarán un nuevo canal para su tránsito al gran Emporio de Europa y aun las distantes regiones de Kamschatka, no serán excluidas de sus beneficios. »

Ese escrito de Mr. Wheelwright estaba acompañado de un plan general de las operaciones de la proyectada *Pacific Steam Navigation Company*, y de observaciones sobre el pasaje del Istmo de Panamá, el tráfico del Pacífico, etc., etc. En este plan estaban consignados todos los arreglos y prospectos de la Compañía tenida en mira. Se exhibian allí cuadros estadísticos y aritméticos y documentos en que se daba particular cuenta de los pasos dados por los comerciantes y residentes ingleses en un público *meeting* tenido en Lima, en la casa misma del consulado general de su Majestad, en el mes de agosto de 1836, y un informe de un *Comité* nombrado para examinar y verificar la practicabilidad y coveniencia de establecer un periódico intercurso entre Inglaterra y la costa occidental de Sud América por la via de Panamá.

Patrocinando estas grandes miras del plan de Wheelwright, con la mas calorosa simpatía, decia el *Times* por su parte lo siguiente : « Con respecto á los beneficios de una navegacion á vapor en mares no navegados hasta hoy por ese sistema, no puede haber mas que una opinion entre personas acostumbradas á reflexionar en asuntos de comunicacion internacional, ó que se han dado la pena de ver un mapa del mundo. Pero suponer que esas reflexiones, hechas á las de la presente administracion de este país, las induzcan de algun modo á separarse de la rastrera política que es el instinto de su existencia, y tender sus brazos en socorro de un proyecto de que son harto miopes para percibir su grande y glorioso alcance, seria lo mas pueril. El plan sin embargo no puede dejar de realizarse al fin, pero no será con el apoyo ni asistencia de los pulperos políticos que al presente desgobiernan el timon del Estado. » *The Times* del 6 de febrero de 1838.

El color de opositor, que resalta en ese lenguaje del *Times*, no le impedia ser exacto en su presentimiento, pues no fué sino cinco años

mas tarde que el plan de Wheelwright obtuvo la cooperacion del gobierno ingles.

Poco despues, el 30 de mayo de 1838, el *Morning-Post*, se ocupaba del mismo asunto, bajo el título de *Navegacion á vapor en el Pacífico.* Sostenia como el *Times*, con todo su vigor, el plan y las miras de Mr. Vheelwright. Era el tiempo en que se trataba de establecer una línea de vapores entre Inglaterra y el Brasil. « Pero una de las mas prometedoras é importantes empresas de esta especie al presente ante el público, decia, es la que se ha puesto en pié por Mr. Wheelwright, de Boston. »

Aludiendo con ese motivo á la obra del Honorable P. Campbell Scarlett, titulada *South America and the Pacific,* toma del folleto de Wheelwright, inserto en esa obra, las siguientes palabras, llenas de interes hoy mismo por la sancion que han recibido del tiempo y la aplicabilidad de que son todavía capaces: —

« La relacion en que está la Gran Bretaña, respecto de los países comprendidos en la influencia de las propuestas operaciones no puede ser mirada con indiferencia. Millones

y millones de capital británico se han comprometido en la causa de esos nuevos Estados, sin que hasta hoy se haya hecho retorno alguno. Al contrario, una acumulacion de intereses ha elevado su monto á una suma casi increible. Los clamores de los tenedores de bonos son estrepitosos y repetidos, y están haciendo solicitudes al gobierno para que apoye su demanda de justicia de esos países. Entre tanto la guerra y las disensiones civiles han continuado su desoladora carrera, y una postracion completa de su crédito público ha sido la natural consecuencia.

« Las causas que han traido el presente estado desastroso de cosas, pueden atribuirse principalmente al desgraciado sistema de gobierno adoptado por España para sus colonias y á la desastrosa influencia de la guerra que ha creado un espíritu militar, sin sujecion á ningun límite moral. Cada jefe ha ambicionado el poder; extensos y mal poblados territorios han favorecido á los demagogos revolucionarios, cuyos designios han madurado á menudo al favor de la ausencia total de medios de comuni-

cacion pronta, y así se han mantenido esos países en un estado de distraccion y de inseguridad política en completa oposicion con su bienestar y prosperidad, y los inmensos depósitos de riquezas con que la naturaleza los ha dotado tan abundantemente, han permanecido improductivos. »

« Ningun plan puede ser mejor imaginado para corregir eficazmente esos males y traer en su lugar un órden mejor de cosas, que el establecimiento de una estrecha y constante comunicacion por vapor, que es el mas deseable, por la casi entera ausencia de medios de locomocion por tierra, y lo largo y tedioso de la navegacion á vela. Por tal establecimiento, las autoridades ejecutivas del Estado serán vigorizadas, y recibirán un impulso y moral fuerza que no han tenido hasta aquí; los gérmenes de revolucion no tendrán tiempo de desenvolverse; su riqueza mineral y agrícola será desarrollada y aumentadas las entradas de su renta pública ; el espíritu de social y comercial intercurso, tan íntimamente relacionado con el progreso moral y político de las naciones,

será infundido; los intereses de la sociedad serán mejor entendidos y fortificados por el intercambio que se produzca, y su abatido crédito, muy pronto restaurado. »

¿Cuál de estas memorables palabras de Wheelwright, no ha sido sancionada por los resultados de su empresa, treinta años despues que las repetia el *Morning-Post?* Se descubre bien en ellas al hombre, que es la unidad elemental de esa sociedad en que Tocqueville y Chevalier se inspiraron, al empezar su carrera, de las doctrinas que los han hecho celébres.

El *Morning-Post* terminaba su transcripcion con estas palabras de Mr. Wheelwright que no tienen hoy mas valor que el de una simple pero conducente reminiscencia histórica: — « Los gobiernos del Perú, Chile y Bolivia han demostrado un espíritu de largueza por el logro de un objeto tan deseable como la navegacion á vapor en sus costas, por la concesion que han hecho al empresario, de un privilegio exclusivo por el término de diez años con exencion de toda carga en los puertos

(excepto de una meramente nominal respecto de Chile), que hubiese montado bajo el reciente sistema, á mas de 20,000 libras anualmente; un libre uso de pontones para depósitos de carbon; una exencion de derechos de puertos en el Perú á los buques que lleguen con cargamentos de carbon, y una obligacion general de facilitar por todos los medios las operaciones de los vapores. »

Despues continuaba y concluía el *Morning-Post* con las siguientes palabras que no dejan de servir á nuestro estudio : — « Los comerciantes ingleses residentes en el Perú y Chile han celebrado en público varios *meetings* sobre el mismo objeto, y el resultado de sus gestiones demuestra que ellos están igualmente ansiosos del éxito del proyecto de Mr. Wheelwright. Por sus informes y varios otros detalles conducentes á la cuestion, debemos referirnos á la muy interesante publicacion de M. Scarlett, y todo lo que tenemos que añadir en conclusion es, que Mr. Wheelwright, que es un caballero de bien conocida inteligencia y respetabilidad, ha pasado unos quince ó diez y

seis años de su vida en Sud América, los mas de los cuales han sido empleados en investigaciones de la costa, preparatorias de la organizacion de su Compañía y en solicitar de los gobiernos las concesiones, que le han hecho recientemente como una garantía para sus accionistas. » (*The Morning-Post*, del 30 de mayo de 1838.)

Al fin de ese mismo año de 1838, el *Morning Chronicle* del 10 de noviembre, ocupándose del proyecto de Mr. Wheelwright, en su artículo *Money Market and city News,* daba estas noticias que hoy mismo vuelven á tener un lugar interesante en la historia de Mr. Wheelwright y de la Compañía de navegacion á vapor en el Pacífico que le debió su creacion. « En estos dias se ha distribuido en la City el prospecto de una nueva Compañía de paquetes á vapor bajo la denominacion de *Pacific Steam Navigation Company*, que ha despertado una considerable atencion por cuanto la empresa tiene la apariencia de ser la mas importante, siendo su objeto el establecimiento de una línea de buques á vapor en la

costa occidental de Sud América, de Valparaiso á Panamá, en conexion con una línea de Inglaterra á las Indias Occidentales y al Istmo de Panamá. La Compañía de vapores del Pacífico pretende acortar el intercurso con la costa occidental de Sud América de dos tercios del tiempo que ahora se requiere para hacer el dilatado y tempestuoso pasaje al Océano Pacífico por la ruta del Cabo de Hornos. La presente empresa por lo tanto formará un precioso anillo de un extenso proyecto de navegacion á vapor, y como se han concedido importantes privilegios al respetable é infatigable empresario, Mr. Wheelwright, es de esperar que el proyecto encuentre el apoyo que merece bajo un punto de vista comercial y público. Es incuestionablemente un hermoso campo de empresas remunerativas; pero el mayor obstáculo con que la Compañía tendrá que luchar, será la notoria conducta desleal de los gobiernos Sud Americanos, y los celos de los nativos. »

A propósito de esta empresa, decia el *Morning Chronicle*, lo siguiente : — « La cuestion de navegacion á vapor en el Pacífico habia

ocupado largamente la atencion de muchas personas y excitado, en efecto, considerable interes, no solamente con la mira de tener mas fácil y expedito intercurso con las Indias Occidentales y el Pacífico, sino tambien como un medio de comunicar rápidamente con las diferentes Presidencias de las Indias Orientales y el Océano indiano, en general, China, Australia, etc. Una empresa semejante á la presente, fué proyectada hace largo tiempo por *M. Fairburn;* pero en aquella época sus vistas fueron consideradas como visionarias y del todo insostenibles; sin embargo, vemos ahora que la idea ha sido restablecida y apoyada por hombres de grande habilidad y elevado rango. Todos ellos, sin embargo, andan por las huellas de Colon mismo, cuyo principal objeto fué descubrir un pasaje para las Indias Orientales por la ruta que ahora se propone. Los Españoles, por siglos, han hecho su comercio con China, Filipinas y otras Islas al traves del Pacífico, *Acapulco,* y de ahí á Vera-Cruz, el Atlántico y los varios puertos de España. »

Hablando del costo inicial de la empresa decia el *Morning Chronicle* : « Mr. Wheelwright calcula el gasto anual de cuatro vapores de 450 á 500 toneladas cada uno, quedando uno de ellos en reserva, en 236,000 pesos, ó Libras 47,326 ; y la entrada de tres buques de vapor en 466,950 pesos, ó Libras 93,390 : dejando en consecuencia un provecho de Libras 46,000 por año, sobre los negocios de la Compañía en el Pacífico... »

« El capital de la Compañía debe ser de 250,000 Libras en 5,000 acciones de 50 Libras cada una, reservándose 1,000 acciones para colocarse en Sud América. »

Otra publicacion periódica de Lóndres que dió al proyecto de Mr. Wheelwright un oportuno y fuerte apoyo fué *The Railway-Times*. en cuyo nº del 29 de diciembre de 1838, encontramos un artículo lleno de interes, que es como la confirmacion y repeticion elocuente de lo que hemos leido en el *Times*, en el *Morning-Post* y en el *Morning Chronicle*, sobre el grande apoyo público que merecia la empresa proyectada por Mr.

Wheelwright. Como sus colegas, *The Railway-Times* reproduce textualmente varios trozos del folleto de Mr. Wheelwright, como la expresion mas elocuente y clara de su plan.

A la publicidad de la prensa, se siguió la del *Meeting* como medio de obtener la formacion de la Compañía que debia llevar á cabo el plan de navegacion representado por Wheelwright. El 1° de abril de 1840, tuvo lugar en Lóndres, en la Oficina de Sir Edward Parry, un meeting al que asistieron, bajo la presidencia del mismo Sir Edward Parry, muchas personas de alto rango en el mundo comercial, figurando entre ellas Robert Fitz Roy, mas tarde celebridad científica de la marina inglesa. Mr. Wheelwright, uno de los asistentes, presentó un memorial, que leyó el Presidente, para ser elevado al gobierno de la Reina, si su importancia le valia la suscripcion que debia buscársele en el público, una vez adoptado por el meeting. En la apariencia solo indirectamente interesaba ese memorial á la empresa de Mr. Wheelwright; pero no podia emplearse mejor medio de obtener el apoyo oficial britá-

nico á la nueva empresa que tocar el interes mismo del gobierno de S. M. Británica respecto de sus colonias de la Asia austral.

En efecto ¿quién hacia la peticion contenida en el memorial? — Comerciantes británicos y otros interesados en el comercio con los colonos de S. M. en Australia. ¿Qué contenia el memorial? — En él se exponia que eran dignas de la mayor gratitud las medidas adoptadas por el gobierno de S. M. estableciendo una comunicacion por vapor con las colonias inglesas de las Indias occidentales y de la América del Norte. Que sus colonias de Australia y Nueva Zelandia, acreedoras á participar de esa proteccion por su importancia adquirida sufrian á causa de su remota distancia de la Madre Patria, por falta de una comunicacion regular y pronta, y que alguna medida capaz de mejorar ese estado de cosas sería altamente deseable: que el intercurso occidental con esas colonias, aunque nuevo, era el mejor medio de obtener lo deseado; y como ya el gobierno de S. M. tenia una línea de vapor hasta Panamá, solo faltaba á S. M. para completarla

establecer paquetes portadores de la Mala Real al traves del Océano Pacífico, para reducir de la mitad, los viajes, que se hacen hoy por el Cabo de Buena Esperanza.

¿En qué servia esa medida al proyecto de Wheelwright? Nada mas visible que el interes de ese cambio para su empresa. Traer á Inglaterra á comunicar con sus Colonias de Asia por la via de Panamá, era hacer el negocio de Wheelwright. Se puede decir que su empresa estaba embarcada en ese cambio de ruta que debia ahorrar á la mala inglesa los retardos y molestias no solo del Cabo de Hornos sino tambien del Cabo de Buena Esperanza. Tener la mala inglesa en Panamá, es decir, en la ribera occidental del Istmo, era tenerla en las cinco Repúblicas del Pacífico, ligadas por la línea de vapor proyectada por Wheelwright.

Seguido ese memorial de otros en que los comerciantes británicos de esas plazas del Pacífico, peticionaron por lo mismo en su interes propio y en el público de la Gran Bretaña en esos mercados, la cuestion quedó

colocada en el camino en que obtuvo al fin el coronamiento que merecia, pero no sin nuevas contrariedades y luchas que Wheelwright tuvo que arrostrar todavía para su logro definitivo y completo, que solo tuvo lugar años mas tarde.

CAPITULO XI

FORMACION DE LA COMPAÑÍA DE NAVEGACION DEL PACÍFICO. — CONSTRUCCION DE LOS PRIMEROS VAPORES, Y SU PARTIDA PARA CHILE. — SU LLEGADA AL LACÍFICO.

Por de pronto los trabajos iniciados en Lóndres dieron por resultado la formacion de la sociedad de navegacion á vapor en el Pacífico, con el nombre que lleva hasta hoy mismo de, *Pacific Steam Navigation Company*, previo el otorgamiento por el gobierno inglés, de la *Royal Charter* ó patente sin la cual no podia, conforme al derecho británico, formarse en Lóndres.

Entre tanto los vapores de la Compañía

habian sido ya construidos en Bristol, segun las indicaciones hechas por Wheelwright para servir en la navegacion trasatlántica de mares y en costas que él conocia mejor que nadie.

Nombrado Wheelwright por el Directorio de la Compañía *Superintendente* de sus vapores en el Pacífico, se dirigió con ellos á los mares de su destino, en que entró por el *Estrecho de Magallanes* (siendo este hecho mismo, como se ha notado, un precedente importante en los anales de la navegacion), por el mes de octubre de 1840.

Es preciso leer en la prensa del Pacífico, de ese tiempo, la descripcion de su aparicion en los puertos de Valparaiso y del Callao.

« Ayer tarde (decia el *Mercurio* de Valparaiso del 16 de octubre), á las tres una salva de artillería de los buques fondeados en este puerto, anunció la llegada de los buques de vapor *Chile* y *Perú*, que para la navegacion del Pacífico acaban de llegar de Inglaterra.

« Se les ha hecho una recepcion digna del objeto que los conduce : las músicas militares

de esta ciudad, embarcadas en varias lanchas, les han salido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques de guerra fondeados en este puerto y pertenecientes á varias naciones. Entre ellos se confundian un sinnúmero de lanchas, cargadas de curiosos, que, sin embargo del viento que reinaba, querian ver mas de cerca la fuerza expansiva del agente poderoso que sin auxilio de vela ni remo movia tan enormes moles. Ambos vapores, despues de haber cruzado esta rada en diferentes direcciones y recibido los saludos de la mucha gente que habia atraido este nuevo, para este puerto, espectáculo, han fondeado el uno cerca del muelle y el otro frente á la *Cruz del Rey*.

« Siendo iguales las dimensiones de ambos vapores, nos limitaremos á dar las del *Chile* : tiene 180 piés ingleses de quilla, 30 de manga y 15 de puntal, midiendo 100 toneladas. Está forrado y clavado en cobre, con dos palos de bergantin, y sus máquinas son de la fuerza de 100 caballos cada una; las calderas montadas á baja presion, con el condensador y sus máquinas en reserva. En las dos cámaras pueden

conducir cómodamente, con camarote por persona, 150 pasajeros, y en la cubierta puede ir un número mayor. Puede recibir á flete 300 toneladas de mercaderías. »

Describiendo el mismo evento, decia no ha mucho un testigo ocular, lo que tiene aquí su lugar mas natural : — « Vimos por la primera vez á Mr. Wheelwright en Valparaiso el día que entraron á aquel puerto en medio del asombro y entusiasmo de mas de 4,000 almas que desde la cúspide de los cerros que circundan su bahía, hasta el borde de la plaza, presenciaban la entrada de los dos primeros vapores, — el *Chile* y el *Perú*, — de la línea perteneciente á la llamada *Pacific Steam Navigation Company*. — El señor Wheelwright, desde la toldilla del vapor *Chile*, que entró dando una vuelta á la bahía para que el pueblo apreciara su elegante y magnífica arquitectura, saludaba, sombrero en mano, á aquella delirante concurrencia, que en medio de las salvas de artillería de los castillos y buques de guerra, repiques de campanas y bandas de música, contestaba á los *hurras!*

estrepitosos, dirigidos al enérgico empresario que abria para los estados libres del Pacífico una nueva era de progreso y prosperidad. Aquel dia fué sin duda el gran triunfo de Mr. Wheelwright. Habia vencido el mayor obstáculo, y desde entónces su reputacion (su *gloria*, quiso decir) » quedaba asegurada. — (*La República*, de Buenos Ayres, de noviembre de 1873.)

Es indudable, á nuestro ver : la toma de posesion solemne de las aguas del Pacífico por Basco Núñez de Balboa, en nombre de España, y las victorias de Cochrane y Bolívar contra España, por la libertad de esos mismos mares, no valieron á sus héroes aplausos mas legítimos que al noble soldado de la industria libre la instalacion solemne que hizo del soberano de los agentes de la civilizacion de este siglo — el vapor — en esos mares que, de remotos que eran, se incorporaban desde ese dia en el seno del mundo civilizado.

CAPITULO XII

LLEGADA DEL VAPOR PERÚ AL CALLAO.

Las pompas que el vapor *Perú* encontró en el *Callao* no fueron ménos dignas de memoria.

« Ayer domingo (decia *El Comercio*, de Lima), el movimiento y agitacion de la ciudad ofrecia el aspecto de uno de aquellos dias de fiesta cívica en que se toma mucho interes ; á caballo y en carruaje toda persona que pudo marchó al Callao. Los ómnibus, coches de alquiler, y hasta los ya casi jubilados balancines, fueron tomados, y á las nueve de la mañana no se encontraba un asiento que poder comprar. El *Perú* estuvo constantemente lleno de visitadores, sin que desde las once de la mañana á ninguna hora hubiese ménos de 200 personas.

« Ojalá se trabaje con teson para hacer el ferrocarril hasta el Callao »... (decia *El Comercio*, en ese mismo dia, sin sospechar que el

mismo Wheelwright, sería el iniciador de ese trabajo.)

Una visita del Presidente de la República al vapor *Perú,* era el rasgo prominente de la solemnidad. Merece recordarse la descripcion que de ella hacia *El Comercio* de Lima, un dia despues. « Sabido por los agentes de la *Compañía de navegacion por vapor en el Pacífico*, que S. E. se proponia visitar el vapor *Perú* el sábado último, convidaron á los Ministros diplomáticos, Comandantes de las estaciones extranjeras, prior y Cónsules del Consulado, y á muchas otras autoridades y personas de distincion, para que acompañaran al Presidente de la República. A las 12 y média del dia se embarcó S. E. con toda la comitiva en medio de salvas que hacia la plaza del Callao, y los dos cañones del vapor; recibidos con la música de á bordo, pasearon las cámaras, y examinaron la maquinaria, quedando sumamente complacidos con el majestuoso aparato de esta..... Mayor fué el agrado cuando el buque se puso en movimiento por la maquinaria, en medio de salvas de artillería que en ese momento prin

cipiaron á hacer los buques extranjeros de guerra. Gran concurrencia llenaba en aquel momento el muelle, balcones, azoteas y aun la muralla de la plaza de tierra, desde donde admiraban la facilidad, desenvoltura y presteza con que el vapor, á razon de 9 y 1/2 millas por hora, se fué voltejeando hasta la cabeza de la Isla de san Lorenzo; miéntras tanto se servia un lucido banquete en el salon principal, al que se sentaron ciento dos caballeros. »

Naturalmente hubo bríndis y discursos. Segun *El Comercio*, el señor Wheelwright, dijo : — « Que lleno de alborozo como estaba por la honra de tener á la mesa del vapor *Perú* á S. E. el Presidente dé la República, quien habia proporcionado á la empresa de navegacion por vapor en el Pacífico toda clase de facilidades y proteccion, no podia ménos que proponer un bríndis por la salud de S. E. el *General Gamarra* y á la prosperidad del Perú. » — « Caballeros, continuó, seis años hace que plenamente convencido de que en todo el globo no hay una parte que con-

vide mas á la navegacion por vapor que las costas del Pacífico, por lo manso de sus mares, ni una parte donde sea mas necesaria; porque lo fragoso y vasto de los terrenos hace difíciles las comunicaciones por tierra, me consagré á promover la empresa, que hoy vemos lograda por los esfuerzos de la Compañía de navegacion por vapor. » Despues de exponer rápidamente las ventajas políticas, y comerciales, que traerá á la América esa navegacion (habla *El Comercio*), observó M. Wheelwright, « que debe tenerse presente que por ella van á situarse estos países en medio de la civilizacion de Europa y Asia, desde que se ha admitido en Lóndres por personas de consideracion, y entre otras, el respetable Sir Robert Parry, que el camino mas corto de Inglaterra á Australia, es por el Callao, lo que hace muy probable el apoyo de Inglaterra para extender la navegacion por vapor á su Colonia, y entónces el cambio mas prodigioso y favorable esperimentará la América, viniendo á quedar en el medio de las dos partes civilizadas del mundo. »

« El Presidente inmediatamente se levantó y en un discurso sentido y elocuente dijo, que, admirador de la constancia, decision y esfuerzos del señor Wheelwright para plantear la navegacion por vapor en el Pacífico, deseaba á esta empresa los mas prósperos resultados, para que sirviese así de estímulo á fin de que los extranjeros introduzcan entre nosotros, con otras empresas nuevas, todos sus medios de civilizacion. »

(De *El Comercio*, de Lima, de noviembre de 1840.)

DIFICULTADES CON QUE LUCHA LA EMPRESA EN SU PRIMER ESTABLECIMIENTO. — LA VIDA DE WHEELWRIGHT ES EL PROCESO DEL SISTEMA COLONIAL ESPAÑOL. — FALTA DE CARBON QUE DA LUGAR Á LA EXPLOTACION DE SUS MINAS EN CHILE.

§

Así quedó establecida la navegacion á vapor en el Pacífico en 1840. Pero todo no acabó

ahí. Establecida la comunicacion por los dos vapores de la Compañía solamente entre Valparaiso y el Callao, faltaba llevarla hasta Panamá para completar el prospecto con que fué concebida la línea de comunicacion con Europa por el Istmo; pero este complemento debia costar todavía á la perseverancia de Wheelwright cinco años mas de esfuerzos, empleados en vencer las resistencias que encontraba para establecer la navegacion á vapor entre Panamá y el Callao. No fué sino en 1845, que pudo vencerlas por arreglos conciliatorios de conflictos industriales nacidos en parte del interes de una línea francesa de paquetes á vela, que aspiraba á monopolizar la navegacion sistemada de ese trayecto, entre Panamá y el Callao, al favor de la indiferencia que Nueva Granada, Estado Atlántico á la vez que occidental, mostraba por la línea de vapores, que tanto interesaba á sus vecinos del Pacífico.

El Ecuador entónces estaba gobernado por la influencia de Bogotá.

Pero ese tiempo no fué del todo perdido

para los designios de Wheelwright. Él lo invirtió en organizar y reglamentar el servicio de la nueva comunicacion á vapor, que no era tarea de un dia, en países y costas tan mal preparados para responder á las exigencias del sistema de comunicacion mas perfecto, que haya producido la civilizacion moderna. Así en su calidad de principal Superintendente de la Compañía en el Pacífico, daba *Instruciones y Reglas á los Agentes de la misma en los puertos intermedios*, por su circular del 10 de Diciembre de 1840. Era el primero de muchos actos de su género que expidió ulteriormente, para dar la organizacion que hasta hoy mantiene en el servicio interior de sus vapores la Compañía del Pacífico. Pero nuevas y grandes dificultades le esperaban todavía en el curso y desarrollo final de su empresa.

§

La vida de Wheelwright, es el proceso del sistema colonial español en Sud América y de

sus reliquias mantenidas en las costumbres y preocupaciones de los mismos americanos que se pretenden liberales. Es que en Wheelwright sé personifica la influencia y la accion del espíritu civilizador de los Estados Unidos, mejor y mas eficazmente ejercida que por las obras de Tocqueville y Chevalier, inspiradas en ese gran país. Es el poder de la doctrina puesta en obra; es la economía liberal, traducida en medidas prácticas; es el progreso en accion, no en teorías.

La carrera de Wheelwright en Sud América presenta esto de característico, que no bien ha vencido una dificultad cuando se encuentra en faz de otra nueva y tiene que seguir luchando como ántes. Es que las obras de que se compone su carrera de empresario, — que son otras tantas mejoras públicas para Sud América, nacen unas de otras, tienen su lógica, forman un sistema, dan á su vida la unidad de un drama clásico, y obedecen á un interes, que se puede formular llamándola, una reforma continuada del estado de cosas que dejó el régimen colonial español en esa parte del

mundo americano, con respecto á tráfico, á comunicacion doméstica é internacional, á comercio y navegacion, en una palabra á *viabilidad*. En este sentido no tiene Sud América un patriota ó un guerrero que haya trabajado mas que Wheelwright por la supresion pacífica del sistema colonial de aislamiento y de incomunicacion, que dejó España en esos países.

Las contrariedades con que luchó la empresa despues de llegados los dos primeros vapores al Pacífico, en 1840, fueron numerosas y graves. Pero de cada contratiempo resultó para ella una nueva ganancia, gracias al genio fecundo y perseverante de Wheelwright.

Se hizo sentir desde luego la escasez ó falta de carbon en tales términos que llegó á temerse el insuceso completo de la empresa, pues por tres meses quedaron los hermosos buques sin moverse de los puertos.

Atenerse al carbon de Inglaterra, con el precio que tiene á esa distancia casi antípoda, era comprar la rapidez por mas del doble de su valor. Sabíase que en toda la costa del Pa-

cífico existían depósitos naturales de carbon mineral, en Panamá, en Guayaquil, en el Callao, y sobre todo en el sud de Chile. Pero su calidad era desconocida por falta de experimentos. Ninguna necesidad práctica habia exigido su experimentacion. En climas tropicales, bastó para los usos domésticos el carbon vegetal, que allí es abundante. No se empleó en la industria, por la razon sencilla de que nada se fabricaba en Sud América; ni en la locomocion, pues no se conocia todavía por allá la máquina de vapor aplicada á la navegacion, ni al ferrocarril; ni á la fabricacion del gas, cuyo alumbrado era todavía desconocido. La ciencia y el testimonio práctico del país mismo estaban inclinados á dudar de su calidad para usos industriales. Se atribuia á Darwin, gran geólogo de este siglo, que habia estudiado el suelo de Chile, una opinion que lo condenaba como inútil. La crísis, que amenazó la vida de la empresa de vapores vino á resolver todas las dudas, de este modo referido por el mismo Wheelwright, autor de la gran descubierta, en carta de 20 de octubre de 1841.

« La falta de carbon fué el primer mal con que tropezó la empresa á la llegada de nuestros buques en el Pacífico. Despues del mas brillante comienzo, tuve el dolor de ver esos hermosos buques fondeados por cerca de tres meses. Me dirigí inmediatamente al sud de Chile, donde al cabo de tres meses de labor, tuve la fortuna de obtener buen carbon á bajísimo precio. Las minas no habian sido nunca trabajadas anteriormente, y el poco carbon que se habia tomado era superficial y de mala calidad. »

« ..... No tengo la menor duda de que encontraremos tan bueno como el que se explota en Inglaterra. Todo el país meridional de Chile contiene carbon en cantidad ilimitada. »

Sobre esto mismo escribia Wheelwright en seguida al Instituto nacional de Washington (de que era miembro), esta noticia de un valor permanente. « Desempeñando mis ocupaciones de principal Superintendente de la Compañía de navegacion á vapor en el Pacífico fuí inducido á trabajar minas en esta vecindad (escribia de *Talcahuano*), ahora 18 meses, con

el propósito de obtener carbon para el uso de los vapores. »

« ..... Elegí el *Morro* de Talcahuano como el mas preferible para el logro del objeto y comencé la explotacion del carbon, que se ha empleado con el mejor éxito en nuestros vapores durante los últimos 18 meses, habiendo extraido hasta hoy (11 de set. de 1842), 4,000 toneladas. »... « Este carbon no es tan fuerte como el ingles. Arde libremente, produce mucha escoria, que es de un liviano carácter, y no se adhiere á las barras. »

Desde entónces figura ese producto entre las primeras riquezas naturales de Chile; pero mas que una riqueza superior á sus minas de plata como ménos aleatoria, es un grande elemento de poder, una gran fuerza de civilizacion, que puede hacer la grandeza, no solo de Chile, sino de toda la porcion de América solidaria de sus destinos. Aunque no debiese Chile á Wheelwright otro servicio, ese solo bastaria para deber contarlo entre sus hombres mas beneméritos. Esa riqueza en el Pacífico combinada con la calma característica de

sus aguas, ofrece á la locomocion por bapor un porvenir tan grande en esa mitad de nuestro planeta que la geografía moderna tiene tal vez razon en llamar á la *Oceania, el mundo marítimo*, *ó el Mundo definitivo*.

CAPITULO XIV

ACCIDENTE DEL VAPOR CHILE, QUE HIZO CONOCER LOS RECURSOS DEL PUERTO DE GUAYAQUIL, COMO ARSENAL. — OTRAS DIFICULTADES CON QUE LUCHA EL TRÁFICO MODERNO.

§

No bien salidos de la crísis de carbon y reasumidas las operaciones de los vapores, un nuevo contratiempo descubrió á la Compañía lo árduo de su empeño de fundar vapores en un medio tan mal preparado; pero el espíritu y la constancia de Wheelwright, convirtió la nueva contrariedad en ocasion de un nuevo

suceso. A diez leguas de Valparaiso, el vapor *Chile* escapó por milagro de perecer por un choque violento contra un arrecife, que lo averió no obstante y obligó á buscar un puerto para repararse. Desgraciadamente el de Valparaiso carecia de recursos para ello. Wheelwright que conocia todos los puertos de la costa sabia que el de Guayaquil era el único en que podia repararse el vapor. De allí escribia al poco tiempo : « Estoy en Guayaquil ocupado en la reparacion del vapor y espero completarlo en pocos dias. Este es el solo puerto en que puedan repararse los vapores, y tal vez ofrece tantas facilidades como no las presenta puerto ninguno del mundo donde no hay Arsenal marítimo. » Era esto como un descubrimiento consolador, debido á un accidente, de un refugio con que los vapores no debian contar en mares y países que salian de un atraso tan grande en punto á navegacion. En esa ocasion escribia Wheelwright á su corresponsal estas palabras de un valor permanente : — « Para dar á Vd. una idea de cuán apropiados son estos mares para la navega-

cion por vapores, le diré que hemos hecho viajes á lo largo de la costa, de 1,700 millas, tocando en diez puertos, sin discrepar de un cuarto de hora del tiempo prefijado para su llegada á cada puerto. »

Sin embargo, el puerto de Guayaquil quedaba hasta entónces exento del trayecto navegado por los vapores, que era el comprendido entre Valparaiso y el Callao. Este hecho constituia un contratiempo mayor que los anteriores, porque dejaba truncado el plan primitivo de la empresa, que era navegar desde Valparaiso á Panamá con la mira de comunicar con Europa, por el Istmo. Cuatro años de esfuerzos debia costar todavía á Wheelwright esta parte complementaria de la línea. Pero esta contrariedad misma no era estéril en otras ventajas, que la actividad inteligente de Wheelwright no descuidó de aprovechar.

Limitado por algun tiempo el servicio de vapores á los puertos de la costa comprendidos entre el Callao y Valparaiso, sirvió esa circunstancia para introducir, plantificar y aclimatar, por decirlo así, el nuevo sistema, en

países educados en el régimen de comunicacion mas opuesto; ó mejor dicho, en la falta absoluta de comunicacion regular y veloz, de un modo gradual y sucesivo. Las mejoras se ligan y producen unas á otras, pero no vienen de un golpe tras un estado de supino atraso.

Introducir el vapor y la electricidad en países que nunca tuvieron idea del valor pecuniario del tiempo, era empezar por el fin, un progreso que tiene sus leyes naturales de desarrollo. El vapor y la electricidad, como agentes de comunicacion, son de tal modo un resultado del estado del progreso general de un país, que su aplicacion brusca en un medio atrasado y primitivo, es completamente negátiva en sus efectos benéficos. Un telégrama que ha puesto un minuto en recorrer mil leguas, pone ocho dias en andar diez metros, desde la oficina postal á la casa del destinario. Hoy mismo en Valparaiso, se tienen noticias de Paris en seis y ocho horas, y de Caldera ó de Concepcion, no se consiguen sino en seis ú ocho dias por los telégrafos del Estado.

El vapor y la electricidad son, como la liber-

tad, una educacion, un estado de cultura, un progreso nacido de la necesidad sentida de grande rapidez. Así se explica su invencion debida á la raza que ántes de ella tenia por proverbio, — *Times is money*. Esta expresion que para un latino de América es una metáfora, para un ingles es ecuacion matemática.

La tiranía del tiempo y del espacio, como todas las tiranías, vive encarnada en las costumbres del país, que han tiranizado por siglos. Bien puede la ciencia suprimirlos por un invento feliz, quedarán viviendo en las costumbres que ellos han formado. Cada hombre es la eternidad en sus movimientos. El vapor traido allí de un golpe, se pierde y disipa como en una caldera abierta, esperando eternamente la hora de ponerse en movimiento.

CAPITULO XV

MEJORAS VÁRIAS QUE INTRODUCE WHEELWRIGHT EN LOS PUERTOS DEL PACÍFICO.

Dado el vapor en el Pacífico como agente de locomocion, tenian que ser consecuencias naturales de su establecimiento la prontitud en el despacho de las oficinas del tráfico, la exactitud en làs operaciones y servicios, la mejora de los puertos y de las costas, su estudio y la produccion de buenas cartas para su navegacion, la instalacion de faros, de valizas, de dragas, de muelles en los puertos, la provision fácil de carbon y de agua dulce para servir á los vapores, la reforma de las postas, de las aduanas, de la policía en sus relaciones con el tráfico y el intercurso comercial. Wheelwright no desconoció nada de eso, y con su paciencia y prudencia habituales, se contrajo á promover graduales y profundas mejoras, que debian asegurar los

efectos benéficos de la nueva comunicacion á vapor.

Se le vió así durante los primeros años de introducidos los vapores en el Pacífico, promover los siguientes trabajos de mejoramiento material, que no obstante su diversidad concordaban todos en este propósito comun : garantizar la duracion y fecundar los efectos benéficos del nuevo sistema de navegacion internacional introducido en el Pacífico.

Mantenidos inaccesibles á los vapores los puertos menores del Perú, no podian entrar y descargar en el de Iquique, que estaba en ese caso, contra el interes de sus habitantes y del comercio en general, pues la exportacion nueva y reciente de los salitres hacia de ese puerto uno de los primeros del Perú. El Superintendente de los vapores lo representó al gobierno peruano y obtuvo la habilitacion del Puerto de Iquique, para todo buque extranjero.

El puerto de Valparaiso, emporio del Pacífico, tenia á su entrada un pésimo faro, que lo hacia el mas oscuro de toda la costa y naturalmente muy peligroso para su acceso nocturno.

En el interes general del país, tanto como de los vapores, Wheelwright lo representó á la autoridad Chilena y obtuvo la colocacion de un faro espléndido.

El servicio expedito de los vapores requeria una abundante provision de carbon en los puertos de la costa. Como los puertos carecian de muelles para facilitar la provision de ese combustible á los vapores, Wheelwright tuvo que suplir á ese defecto depositando el carbon del servicio en buques pontones que colocó en los puertos faltos de muelle. Como la falta de muelle, no impedia que hubiese una contribucion de ese nombre, en el Puerto de Coquimbo exigió la Aduana que los vapores pagasen derechos de muelle por el carbon tomado de sus pontones, que subian á enormes sumas. Una representacion de Wheelwright obtuvo que los pontones de la compañía no fuesen considerados como muelles públicos, ni el carbon suplido como deudor de derechos de póliza de reembarco.

En el Callao, obtuvo del gobierno peruano en 1842 el arrendamiento de un terreno y el

permíso de construir en él un edificio para trabajar fierro y maquinaria, hacer depósitos del carbon que los vapores tomarian sin pagar derecho del muelle que no usaban. Obtuvo así que el carbon depositado en tierra, gozara de los privilegios concedidos para el de los pontones, que la compañía necesitaba emplear en el acarreo marítimo de sus carbones.

Solicitó y obtuvo tambien del gobierno del Perú otro cambio de interes general, á saber : — Que el puerto menor de Lambayeque fuese habilitado para exportar plata piña en los términos que lo habia sido el de Iquique. Fué tambien resuelto á su pedido, que las toneladas que deben pagar los vapores en el Puerto del Callao, solo se entiendan las que carga el buque, no las que mide en atencion á que la maquinaria y el combustible ocupan una gran parte del vapor.

Raro es el puerto del Pacífico en que no hubiese promovido la colocacion de valizas y de faros. En los del Callao y Valparaiso promovió el establecimiento de cañerías de fierro para distribuir el agua potable que no solo interesaba á

la sanidad y limpieza de esas ciudades comerciales, sino tambien á su seguridad contra los incendios, á que las expone su construccion de material combustible como medio de disminuir el estrago de los temblores de tierra. En muchos lugares de la costa en que el agua potable faltaba del todo, como en Atacama, hizo montar máquinas para destilar el agua necesaria á los vapores y á los usos de las poblaciones que el tráfico hacia nacer.

CAPITULO XVI

DIFICULTADES PARA LLEVAR LA LÍNEA HASTA PANAMÁ, NACIDAS DE LA CONDICION EXCEPCIONAL DE NUEVA GRANADA.

§

Con todas esas ventajas la empresa estaba detenida en la mitad de su obra. No se habia formado una Compañía de navegacion para que solo comunicasen entre sí por vapor los dos puertos lejanos de Valparaiso y el Callao.

Era preciso llevar la línea hasta Panamá para comunicar con Europa, que era el propósito capital de la empresa, sin lo cual la empresa quedaba en la mas crítica posicion y en riesgo de disolverse. Iban ya corridos dos años desde el desembolso del capital, y los vapores nada producian á la Compañía en proporcion de sus gastos. Los accionistas podian pedir á los Directores, que retirasen los vapores de regiones en que nada producian. Los accionistas de Lóndres no eran filántropos que se contentasen con la sola idea de servir al progreso del Pacífico, aunque fuese con pérdida de su tiempo, es decir de su propio dinero. Ellos querian percibir dividendos ó réditos de algun género de su dinero invertido para poner en comunicacion á vapor, no dos puertos ó dos países extranjeros y lejanos, sino dos mundos.

Wheelwright veia la inminencia de ese peligro extremadamente posible, y para conjurarlo de pronto apeló al interes que los gobiernos del Pacífico tenian en el buen éxito de la empresa, pidiéndoles la proteccion remuneratoria que estaba en su mano dar á la empresa

disminuyendo de una mitad el derecho impuesto sobre la plata embarcada en los vapores.

Entre tanto era preciso llevar los vapores hasta Panamá, lo que no era fácil, aunque parezca increible cuando se estudian las resistencias, No es necesario decir que ellas venian de los gobiernos del Pacífico, situados en capitales que estaban al lado oriental de los Andes, en altísimas planicies que no eran por lotanto del Pacífico sino de un modo nominal : tales eran *Chuquisaca* ó Sucre, capital de Bolivia, *Quito*, capital del Ecuador, y *Bogotá*, capital de Nueva Granada. Habitando las regiones del condor en las alturas de los Andes, esos tres Estados, creados por Bolívar, veian, como él, la libertad que enriquece á las Naciones no en los mares, sino en las cumbres de los Andes, es decir, no en la comunicacion, sino en el aislamiento, que solo diferia del colonial, en ser un aislamiento patriótico. Un curioso bríndis de Bolívar, pronunciado en un banquete dado en lo alto del cerro de Potosí, despues de *Ayacucho*, descubre el espíritu eco-

nómico dejado hasta hoy á esas regiones por su Libertador. « La gloria de haber traido hasta estas regiones frias los estandartes de la libertad, deja en nada todo el oro que tenemos bajo nuestros piés. » En la lengua del economista, esa poesía se traduce en esta prosa. La *gloria* de haber traido á estas alturas, los estàndartes de la libertad, deja en nada á la libertad misma, que tenemos bajo nuestros piés. — El oro en efecto es la libertad, porque es el poder. Pero á su vez el oro es un poder simbólico, del poder de la riqueza, es decir de la produccion de lo que es útil á la vida; pero no hay produccion donde no hay tráfico, intercambio, vias de comunicacion, nivel en una palabra. Quien dice nivel, habla del mar, que es el camino universal. Metrópolis y autoridades situadas á quince mil piés sobre el nivel del mar, es decir sobre el rey de los caminos, y todavía separadas del mar por la muralla de los Andes, están como fuera de la América moderna, como estaba España por la distancia, equivalente á la altura. Propiedad anómala de uno de esos Estados de las nubes, el Istmo de

Panamá, que es como un pasaje obligado del mundo, ha tenido que ser un campo de batalla entre el progreso moderno y el viejo régimen pasado.

Como soldado del progreso allí Wheelwright tuvo que luchar contra el monopolio de una mala navegacion entre Panamá y Callao, dado por el gobierno de Bogotá á una compañía francesa de paquetes á vela, que ponian 40 dias en hacer el trayecto, que Wheelwright ofrecia efectuar en ocho. Esa compañía explotaba esta otra circunstancia, que siendo Nueva Granada un Estado Atlántico en su mayor parte, no participaba del interes entusiasta de sus vecinos del Pacífico por el establecimiento de una comunicacion directa con Europa y Estados Unidos, en que ya estaba, por sus puertos de Cartajena y Santa Marta : sentimiento un poco impropio del país en que se reunió el primer congreso americano de 1826.

Felizmente la resistencia de la Compañía de paquetes á vela, no podia disputar largo tiempo al vapor la navegacion de un mar en que las calmas permanentes son tan aciagas á la nave-

gacion á vela, como favorables á la de vapor; así fué que un arreglo conciliatorio de los intereses encontrados vino á poner fin al conflicto, que estaba ya resuelto en cierto modo por otra via.

La anexion de California á los Estados Unidos y la descubierta del oro que á esa sazon ocurrian en ese lado del Pacífico, vinieron á servir al plan de Wheelwright, trayéndole la cooperacion interesada y poderosa de los Estados Unidos, cuya integridad reclamaba la comunicacion directa con su nuevo Estado del Pacífico por la via de Panamá. A poco de existir el nuevo Estado Americano de California, tuvo lugar en Bogotá la negociacion de un tratado entre Nueva Granada y los Estados Unidos, que aseguraba el pronto y regular trasporte de la correspondencia de los Estados Unidos al traves del Istmo de Panamá. Ya no era justo negar á una compañía inglesa lo que se habia concedido al gobierno de los Estados Unidos.

Era pues llegado el momento de que Wheelwright abriese su nueva campaña para ter-

minar el establecimiento de la línea de vapores entre Valparaiso y Panamá por esfuerzos nuevos requeridos en América y en Europa.

CAPITULO XVII

NUEVOS AUXILIOS QUE WHEELWRIGHT ENCUENTRA EN LA OPINION PÚBLICA PARA VENCER SUS NUEVAS DIFICULTADES.

§

En efecto, tan inesperadas é inexplicables resistencias producidas en América para completar una empresa que á nadie mejor que á la misma América servia, era capaz de comprometer en cierto modo la opinion y la posicion de Wheelwright á los ojos de los accionistas situados en Europa, y hasta de hacerles dudar de la competencia del grande empresario para terminar la obra comenzada. La crísis de su posicion, como principal Superintendente de la línea de vapores se agravaba por una medida de neutralidad, que Wheelwright tomó con aplauso de todos, pero que no faltó

quienes la interpretasen en sentido inverso.

Respondiendo al llamamiento de Wheelwright y de la situacion de ese gran negocio, el comercio extranjero del Pacífico y sus grandes representantes consulares y diplomáticos, tomaron la actitud inteligente que les correspondia, promoviendo en honor de Wheelwright, la víspera de su nueva campaña, las manifestaciones de que dan testimonio los tres documentos que insertamos aquí literalmente, no ménos en obsequio de sus signatarios que de Wheelwright mismo. — Los trabajos de Wheelwright son de tal modo interesantes al público, que no parecen hechos por via de industria privada, sino en desempeño de los deberes de un Estado.

§

Recomendacion que el cuerpo diplomático y consular en Lima, hace de Mr. Wheelwright, como principal Superintendente de los Vapores en el Pacífico.

Nos, los abajo firmados del cuerpo diplomático y consular, residentes en esta ciudad,

conociendo muy bien ya personalmente, ya por reputacion al señor Don Guillermo Wheelwright, Superintendente en jefe de los vapores al presente en esta costa, pertenecientes á la *Pacific Steam Navigation Company*, podemos otorgar y otorgamos por la presente el mas amplio testimonio acerca de su recta y honorable conducta en todos respectos y á su bien conocida y acreditada capacidad para el desempeño del importante cargo que la Compañía le tiene confiado.

Las conciliantes y oficiosas disposiciones del señor Wheelwright y su total prescindencia de la política y de los partidos políticos en estos países, lo califican de un modo especial para la superintendencia de estos vapores. Su larga residencia en los países situados en la costa, y sus numerosos é influyentes amigos, le dàn ventajas, que muy pocos poseen, y estamos convencidos de que no podia haberse hecho eleccion de un Agente principal por los que han invertido capitales en la empresa de navegacion por vapor en el Pacífico, que hubiese dado mas general satisfaccion ni que

reuna al mismo tiempo de un modo mas completo, la capacidad de llevar á buen éxito el interes que les concierne.

Y es con la mas sincera satisfaccion que damos testimonio del bien conocido nombre y capacidades de Mr. Wheelwright, teniendo como tenemos el mas cordial deseo del éxito completo de esta empresa, en que todo el mundo civilizado está tan profundamente interesado y mas particularmente los diferentes países á que respectivamente pertenecemos.

Lima, octubre 1841.

VENTURA LAVALLE, ministro plenipotenciario de Chile. A. LE MOYNE, encargado de Negocios de S. M. el Rey de los Franceses. MANUEL CERQUEIRA LIMA, encargado de negocios de S. M. el Emperador del Brasil. J. C. PICKETT, encargado de negocios de los Estados Unidos. J. BOSCH SPENCER, encargado de negocios de S. M. el Rey de los Belgas. JOSÉ DEL CÁRMEN FREUNFO, cónsul general de la República de Nueva Granada. ANTONIO J. FERREIRA, cónsul general del imperio del Brasil. RAMON

DE GUZMAN Y QUIMONES, cónsul general de la República del Ecuador. CHRISTIAN HELLMAN, cónsul de la República y ciudad libre de Hamburgo. STANHOPE PREVOST, cónsul de los Estados Unidos. H. WIST, cónsul de Dinamarca. JOSÉ A. MENENDEZ, encargado de negocios de Méjico.

§

Espléndido y público homenaje del comercio de Valparaiso á W. Wheelwright por el mérito de sus empresas.

En reunion general de la Bolsa Comercial y otros residentes de la ciudad de Valparaiso, que tuvo lugar en 15 de febrero de 1842, convocada por el Directorio de dicha comunidad y presidida por el honorable John Walpole, encargado de negocios de Su Majestad Británica en Chile, acompañado de los SS. Henry William Rouse, cónsul general de dicha nacion y Henri Blanchard, cónsul de Francia se tomaron las siguientes resoluciones, adoptadas por unanimidad :

Considerando que Don Guillermo Wheelwright, Superintendente en jefe de la Compañía de navegacion á vapor en el Pacífico, va á ausentarse de este país y es llegado el caso que la comunidad comercial y demas ciudadanos de esta localidad, manifiesten de la manera mas explícita y decisiva la alta opinion que tienen formada de su mérito por haber promovido una empresa tan útil é importante, resuelven :

1° Que esta reunion confiera á Don Guillermo Wheelwright por el espíritu emprendedor con que ha iniciado y por el zelo infatigable y perseverante con que ha vencido los obstáculos casi insuperables para poder establecer la navegacion á vapor en el Pacífico :

2° Que esta reunion manifieste á Don Guillermo Wheelwright la bien merecida y justa admiracion que le asiste por el buen manejo de los vapores desde su llegada á esta costa y muy especialmente por la línea de conducta que ha observado para con los gobiernos de las diferentes Repúblicas de este Océano, ejercida con tanto juicio y de una manera tan conciliadora é imparcial como para granjearse la proteccion y

respetos de que con tanta justicia ha sido objeto :

3º Que esta asamblea es de opinion que en vista de los frecuentes disturbios políticos que tienen lugar en algunos de estos países y en que miles de sus habitantes se ven comprometidos de una manera ú otra, debe considerarse justa la medida adoptada por Mr. Wheelwright de recibir á bordo de los vapores esa clase de pasajeros sin distincion, siempre que se presenten premunidos de pasaportes en forma, expedidos por las Autoridades del punto de su embarque, captándose por este medio cada vez mas la aprobacion de los ciudadanos de estos países, desde que la exclusion de partidarios en general ó particular no solo perjudicaria los intereses de la Compañía, sino que se acarrearia impopularidad y la odiosidad de todos los partidos :

4º Que esta reunion recomiende á todos los tenedores de acciones que no posean agentes propios en Inglaterra, el otorgamiento de poderes á favor de Mr. Wheelwright para que vote por ellos en las reuniones de accionistas

que tengan lugar en aquel país, por cuanto los miembros de la presente reunion están persuadidos de que las vistas manifestadas por él hasta el presente son de tenor que deben llevarse á efecto, pareciéndoles como de lo mas conducente al éxito favorable de la empresa :

5° Que se nombre una comision compuesta de cuatro individuos para que se encargue de una manifestacion al Señor Wheelwright que sea de lo mas inequívoca y duradera, mandándose hacer el retrato de él para ser colocado en el salon de esta Bolsa y se le presente un obsequio con los respetos y estimacion que le profesa esta reunion, para que esta muestra de distincion se tenga por tributo justo del aprecio que merece y sirva á la vez de estímulo para aquellos que despues de él se dediquen á la introduccion de inventos de Europa, útiles y ventajosos en el Nuevo Mundo.

6° Que la comision quede autorizada para emplear la suma que se colecte en la realizacion de la precedente resolucion, debiendo efectuarse esta colecta por suscripcion entre

los que componen la presente reunion y otros que deseen prestar su concurso.

7° Que el obsequio que se presente al Señor Wheelwright lleve una inscripcion indicando el objeto de la ovacion.

Se convino en seguida que la comision aludida en el artículo 5 se compusiese de los siguientes Señores : E. Linch, — José Wadington, — Enrique Ward, — Vicente Sanchez, á quienes se suplicase el cumplimiento de las disposiciones precedentes, enviando una copia de ella al Directorio de la Compañía en Lóndres.

(Firmado) John Walpolé,
Presidente.

(Firmado) J. M. Bascuñan,
Secretario.

§

Recomendacion que todo el Comercio extranjero de Lima hace de Don Guillermo Wheelwright, como primer Superintendente de los vapores del Pacífico.

Los abajo firmados, comerciantes extranjeros residentes en esta ciudad, conociendo

perfectamente al señor Guillermo Wheelwright, Superintendente en jefe de los vapores de esta Costa, pertenecientes á la Compañía de Navegacion á vapor en el Pacífico, nos encontramos en aptitud y otorgamos por la presente el mas amplio testimonio acerca de su recta y honorable conducta en todo sentido, como asimismo de su muy versada é inteligente idoneidad para el desempeño del importante cargo que dicha Compañía le tiene conferido.

El persistente celo y tino de Guillermo Wheelwright en la estricta observancia del curso progresivo, recta y honorable Administracion, obviando todo compromiso en diversos casos difíciles ocurridos, — su buen sentido y discernimiento práctico para imprimirle esa marcha, — sus conciliadoras y cultas maneras, — su abstencion absoluta de la política y partidos militantes en estos países, — nos facultan para declararle sin hesitacion como el mas idóneo, por los dotes peculiares que reune, para el desempeño de la superintendencia de esa línea de Vapores, concibiendo á nuestro entender que el acierto de esta empresa y

desarrollo próspero de ella hasta el presente, es debido exclusivamente á su incesante y bien dirigida Administracion.

Su larga residencia en la costa de estos países, las numerosas é influyentes relaciones con que cuenta, le acuerdan ventajas que están al alcance de muy pocos, y abrigamos la conviccion de que no podria haberse hecho una eleccion de Agente general, de parte de los que han invertido capitales en la Empresa de Navegacion á Vapor en el Pacífico, que consultase mayores garantías de satisfaccion general, ni que reuna mejores aptitudes para promover con acierto y cautela el interes que les concierne.

Y es con la mas franca sinceridad que decimos que la continuacion del Señor Wheelwright en calidad de Superintendente en jefe, la consideramos de vital importancia para el éxito de esta lejana y azarosa empresa. Es bajo la impresion de estos sentimientos y animados del mas sincero deseo por el completo éxito que atestiguamos el notorio carácter y habilidades del Señor Wheelwright y su honorable

y recta manera de proceder en toda ocasion.

Lima, Octubre de 1841.

Gibbs, Crawley y Compañía. — Maclean, Rowe y Compañía. — Alsop y Compañía. — Templeman y Bergmann. — Fred. Huth Gruning y Compañía. — John Mackie. — Swayne, Reid y Compañía. — W. Dickson Price y Compañía. — William Hodgson. — Lang, Smith y Compañía. — Naylors, Bourdman y Oxley. — Peter Conroy. — Green, Nelson y Compañía. — Henry Severin. — Ad. Zachariese y Compañía. — Henry Read y Compañía. — Wheelvek. — Dalidon y Larrabure. — Hegan, Hall y Compañía. — A. Roux.

CAPITULO XVIII

ALLANAMIENTO DE LAS DIFICULTADES. — LA LÍNEA LLEGA HASTA PANAMÁ, Y ESTA NUEVA VIA QUEDA ESTABLECIDA. — EFECTOS BENÉFICOS DEL CAMBIO EN EL PACÍFICO.

§

Coronada por el mejor resultado la série de sus nuevos trabajos, un dia vió la luz en el *Morning-Post* (del 29 de mayo de 1844), la siguiente carta de Mr. Wheelwright, dirigida á ese periódico, ó mas bien al público, por conducto de ese periódico de primer órden :

« Lóndres, mayo 1 de 1844.

« Señor : Me permito informar á usted que he celebrado arreglos para el establecimiento de una comunicacion á vapor mensual entre Panamá, Guayaquil y Lima, y que se tomarán medidas para obrar de concierto con los vapores que conducen la Real Mala á las Indias

Occidentales, y con los del Océano Pacífico, que ahora navegan entre el Perú y Chile.

« He creido conveniente hacer desde ahora este anuncio, á fin de que pueda ser trasmitido á Australia, Nueva Zelandia y las Islas que forman el Archipiélago del Este, para que los residentes en esos distantes parajes se preparen á sacar inmediato provecho del intercurso que al presente existe entre ellas y la costa occidental de América, y encontrar así la via para Europa por esta expedita y cómoda ruta.

« La inauguracion de la propuesta línea llamará indudablemente la atencion de muchos que tienen ocasion de visitar la China. Se hallará que es el mas agradable viaje, y aunque la comunicacion al traves del Istmo de Suez fuese alguna vez interrumpida por causas políticas ó reglamentos sanitarios, se sacaria siempre partido de esta ruta.

« El vapor que será colocado entre Panamá y Lima, tendrá comodidades para cien pasajeros y para doscientas cincuenta toneladas de flete. Una oficina será establecida en el Istmo á

propósito de facilitar los trasportes de mercaderías y tesoro.

« Es entendido que esta comunicacion empezará á tener efecto desde principios de 1845.

« Para mayores detalles debo referirme á los estatutos que se publicarán próximamente sobre precios de trasporte en el Istmo, tarifas de flete y pasaje, en moneda del Pacífico.

« Soy, Señor, su muy obediente servidor.

« W. WHEELWRIGHT. »

Así quedó en 1845 establecida aunque no del todo la empresa de comunicacion á vapor entre Chile y Europa via Panamá, que Wheelwright empezó en 1835, empleando diez años de trabajos inteligentes y pacientes, que son su primer título al respeto del mundo.

No era poco establecer una línea de vapores, donde no existía un solo vapor, donde ni de vista habian sido conocidos [1]. Pero establecerla

1. Cuando pasó el primer vapor por Cobija, puerto de Bolivia, su autoridad local avisó por parte oficial á su jefe, que esa mañana se divisó á lo léjos un buque incendiado, en auxilio del cuál, decia, mandé un bote con ocho rema-

en mares lejanos y solitarios, y convertirla en correo del primer poder marítimo del mundo, poseedor de la India y de la Australia, era un portento de habilidad; eso es lo que Wheelwright obtuvo cuando consiguió que la Mala Real de Inglaterra fuese conducida por los vapores de la nueva Compañía del Pacífico revestidos de todos los privilegios y prerogativas inherentes á ese encargo honorable. Las mas grandes y benéficas consecuencias debian seguirse de esa conquista en el órden social y económico de las Repúblicas del Pacífico. — Era introducir en ellas junto con el vapor marítimo, la posta moderna con toda su santidad, digámoslo así, con toda su regularidad y exactitud, en países educados en el régimen colonial español, que nunca sospechó que la correspondencia privada pudiera ser inviolable para los Agentes del Rey.

Uno de los primeros efectos de ese beneficio se hizo sentir en Panamá desde luego. Despues de establecida la comunicacion por el Istmo, el

dores, pero la corriente era tan fuerte que no fué posible alcanzarlo. El parte concluia encomendando á Dios las víctimas.

gobierno libre de Bogotá, glorioso de enarbolar á 15 mil piés sobre el nivel de ambos mares los estandartes de la libertad conquistados por Bolívar, exigia desdeñoso que las banderas de las otras naciones se arrastrasen al traves de su suelo del Istmo, como tributarias de un enorme impuesto sobre su correspondencia, por el mero hecho de transitar su suelo. Las cartas debian pagar un fuerte impuesto como si entrasen ó saliesen del territorio de nueva Granada. Así el rancio derecho de tránsito, abolido en todas partes para las mercancías, seguia existiendo para la correspondencia internacional que cruzaba el Istmo, por la política fiscal del libre gobierno de Bogotá. Servido por los legítimos clamores del comercio extranjero del Pacífico y por la influencia inteligente del gobierno británico, no le costó á Wheelwright hacer desaparecer esa aduana postal equivalente á una interdiccion indirecta del Istmo de Panamá, y las cartas de Europa destinadas al Pacífico y vice versa pasaron en lo futuro sin ser timbradas ni pagar derechos en el Istmo, que quedó como suelo neutral en ese punto.

La posta pasó por una reforma en todos los países del Pacífico, con respecto á sus tarifas, á su seguridad, á la regularidad y exáctitud de su despacho y distribucion, modelada en el régimen de la posta inglesa y europea.

Por la primera vez fué conocida en esos Estados continuamente en guerra unos con otros, la neutralidad, que sabe hacerse respetar, gracias á la bandera y prerogativas inglesas con que navegaron los vapores de la Compañía del Pacífico. Mas de una vez exigiéron sus gobiernos y sus partidos en lucha, que sus enemigos políticos no fuesen admitidos como pasajeros en los vapores. Wheelwright como Superintendente rechazó con firmeza esa pretension bárbara, y mantuvo el principio que quedó respetado hasta hoy de la inviolabilidad y seguridad de las personas embarcadas bajo la bandera neutral sin faltar á ningun uso de policía internacional. Wheelwright consiguió hacer de los vapores de su mando, lo que hizo de su consulado americano en Guayaquil, el asilo de los perseguidos por el crímen de no pensar como el gobierno. En países cuya vida ordinaria y normal

es el estado de guerra ó de revolucion, y donde la evasion es una garantía impracticable por falta de caminos, la felicidad de tener á sus puertas el asilo de una gran bandera neutral, es de un valor inapreciable.

No hay mas que imaginar lo que sucederia, si en lugar de los vapores ingleses de la Compañía estuviese desempeñado su servicio, por paquetes privados, con banderas de esos países ó de países secundarios de Europa.

La seguridad para la conducta de valores, que trajo el establecimiento de la línea de vapores, fué otro grande beneficio que le debió el comercio de esos países, pues ella fué razon de que bajase el cambio y la prima del seguro.

En países de orígen español, educados en un régimen colonial de vida enteramente extraña á los usos rígidos del comercio, la exactitud en el despacho y en los dias señalados para la salida de los correos, era cosa desconocida, pues el capricho de un capitan de buque, ó el influjo de una entidad poderosa, y sobre todo la voluntad pura y simple del gobierno, era causa frecuente de retardos y esperas indefinidas. La exacti-

tud inglesa se inició en las costumbres de esos países, por la organizacion de los vapores de la Compañía, no sin las grandes y persistentes dificultades que opuso la pereza ó indolencia tradicional de sus habitantes.

El confortable ó comodidad en la manera de viajar por mar, que trajo el establecimiento de los vapores, fué de un interes mayor que el de un simple gusto ó ahorro de molestias físicas, pues él sirvió grandemente á la salud de los pasajeros en costas tropicales, donde las mojaduras, el sol, los malos alimentos y las camas desaseadas son orígen de fiebres y otras enfermedades.

No hay que hablar de la economía de dinero, de tiempo, de molestias de espíritu y de cuerpo, y por fin de peligros, que esos países debieron á la adquisicion del vapor en la forma espléndida que desde su primer establesimiento le dió Mr. Wheelwright.

El respeto y la confianza naturales que inspiró el gobierno de la poderosa Compañía inglesa, extinguió poco á poco las impertinentes exigencias de la vieja policía marítima. Con

sorpresa de muchos, el cabotaje á vela recibió un grande desarrollo á influjo de la línea de vapores en que se temió la causa inminente de su ruina. Se repitió allí por la milésima vez una prueba de que las grandes vias de comunicacion á vapor, terrestres ó marítimas, llaman á otras menores en su servicio y alimento.

CAPÍTULO XIX

INFLUENCIA DE WHEELWRIGHT EN LA CONSOLIDACION Y DESARROLLO DEL CAMBIO.

§

Pero todos esos beneficios, que vinieron como consecuencias naturales de la comunicacion á vapor introducida en el Pacífico, se produjeron y debian seguir produciéndose á una condicion, la de una direccion inteligente y vigilante en el gobierno económico de

la grande empresa. Todas las ventajas obtenidas eran insuficientes para garantir su estabilidad, contra otras causas mas bien rutinarias que naturales, que trabajaban por una disolucion retrógrada, si la capacidad de Wheelwright dejaba de asistir al desarrollo ulterior de la empresa apénas plantificada. Wheelwright lo comprendió, no ménos bien que el Directorio de la Compañía de Lóndres; y despues de los diez años que empleó en plantificar la línea de vapores, de 1835 á 1845, todavía empleó diez años mas en servir á su consolidacion por su direccion leal, inteligente y enérgica. Persistió no por cálculo de ganancia, sino por honor y buena fe de empresario superior.

La empresa no hizo sino pérdidas durante los primeros diez años de su establecimiento, y hace extremo honor á sus fundadores la fe inteligente con que arrostraron la natural adversidad de toda empresa naciente, contando con los beneficios que el tráfico futuro les traería inevitablemente. Wheelwright sabia que las grandes creaciones de la industria absorben á veces

toda una existencia, porque su desarrollo gradual es lento é indefinido. Él tenia el temperamento que la moral de la industria requiere en el grande empresario. Solo la moral sabe ser paciente en la adquisicion de la fortuna por las obras de la industria; tiene horror á la precipitacion con que la especulacion perezosa y febril busca el fruto que desea, porque sabe que solo es productivo el trabajo verdadero y acabado.

Esta era la situacion de la empresa, despues de colocados los vapores entre Valparaiso y Panamá, en 1845 : el sistema de comunicacion colonial estaba enterrado, pero el nuevo no hacia sino nacer. Poner cuatro vapores en una costa de 1,300 millas, no era dotarla de una comunicacion regular y perpetua. La nueva creacion necesitaba formarse, crecer, educarse, y convertirse en establecimiento permanente y definitivo.

Creada la línea era preciso alimentarla, darle medios de vivir, es decir darle materiales de tráfico, de nutricion y desarrollo. Pero no hay tráfico, por falta de objeto, donde no

hay produccion, ni produccion donde el producto no tiene salida, por falta de vias de comunicacion terrestre, fácil, rápida, regular y barata. Así el vapor marítimo una vez instalado en el Pacífico, llamaba como su resultado lógico al vapor terrestre, ó los ferrocarriles, que debian sacar del interior los productos del suelo, que los vapores debian recoger en sus puertos.

CAPÍTULO XX

ESTABLECIDA LA LÍNEA DE VAPORES, WHEELWRIGHT SE OCUPA DE LOS PUERTOS Y DEL VAPOR TERRESTRE Ó FERROCARRILES. — PUERTO DE CALDERA. FERROCARRIL DE COPIAPÓ. — GANANCIAS Y DESINTERES DE WHEELWRIGHT.

Pero como los puertos son los anillos que unen á las líneas de vapores con los ferrocarriles, Wheelwright comprendió que debia consagrar su actividad á promover todo lo que podia mejorar la condicion de los puertos,

ántes de separarse de la empresa de vapores, para contraerse á empresas de ferrocarriles.

El puerto señalado por la naturaleza de la produccion Chilena para dar principio á esa obra de mejoramiento, era el de Copiapó, pues la mas rica produccion de Chile por los años de 1845 á 1850, era la de sus minerales de plata y cobre situados en su provincia de Atacama, cuya ciudad capital era Copiapó. Esos minerales distaban de la costa y del puerto de su exportacion 30 leguas mas ó ménos. El mal camino de acarreo que ligaba el puerto al país minero y la mala condicion del puerto mismo empobrecian y encarecian la produccion. El doble medio de obtener el mejoramiento de ambas cosas á la vez era dar al puerto de Copiapó mejor colocacion, y ligar á esa ciudad con su nuevo puerto por un ferrocarril. Wheelwright lo comprendió así y acometió ambas empresas con la competencia que le daban su papel de representante de la línea de vapores, y la de accionista de la Compañía anglo-chilena de minas en Copiapó, valoradas en 750,000 L. que él debia representar tambien poco despues.

Un relojero de Valparaiso, Mr. Moit, obtuvo concesion para construir un ferrocarril entre la ciudad de Copiapó y su viejo Puerto, pero habiendo ido Moit á Copiapó á proponer la empresa no le fué aceptada.

Mr. Wheelwright hizo visitar con uno de sus vapores la costa norte de Chile y recibió informe de que Caldera era un puerto muy superior al llamado *Puerto viejo*, de Copiapó, situado en la embocadura del Rio de su nombre y practicado hasta entónces, á pesar de sus inconvenientes. Wheelwright complementó esta noticia interesante por una inspeccion que hizo él personalmente (á caballo), desde la ciudad de Copiapó hasta el puerto de Caldera, del terreno intermedio, que halló ser perfectamente adaptable para localizar un ferrocarril entre Caldera y Copiapó. Halló tambien que el puerto de Caldera permitiria construir un gran muelle en que todos los buques pudiesen desembarcar sus cargamentos en los *wagones* mismos del ferrocarril prolongado sobre el muelle. Para improvisar la poblacion del puerto de Caldera, concibió que el medio mas sencillo

era el de trasladar á él la poblacion del viejo puerto, mediante las facilidades que para ello le daba la posesion de los vapores. Aceptada la idea por las personas pudientes de Copiapó, á quienes la propuso, quedó formada la *Compañía del ferrocarril de Copiapó*, con un capital de cien mil pesos, y nombrado Mr. Wheelwright su administrador principal. La Compañía compró á Mr. Moit su concesion por 30 mil pesos, y Wheelwright pidió inmediatamente á los Estados Unidos, un cuerpo de ingenieros, que trajeron los Campbel (Alan y Alejandro), ellos mismos ingenieros de primer órden, con el cual vinieron artesanos y mecánicos de toda especie, las locomotivas y tren rodante. Los rieles fueron traidos de Inglaterra. Principiada la obra en 1851, quedó el ferrocarril terminado y dado al servicio del público en todo el año de 1852.

Ese ferrocarril, que determinó la formacion de la ciudad de Caldera, llenó de mejoramientos á la ciudad misma de Copiapó, gracias á la actividad infatigable y solícita de M. Wheelwright. Siendo nociva el agua de Copiapó para las calderas que producen el

vapor por contener mucha cal, mandó Wheelwright construir grandes y poderosas máquinas para destilar toda el agua necesaria para las locomotivas, para los talléres y para los habitantes mismos. Construyó hornos para fabricar la cal y para fundir los cobres, y estableció el alumbrado por gas en toda la ciudad de Copiapó. El éxito de ese primer trabajo determinó poco despues la prolongacion del ferrocarril de Copiapó, hasta los minerales de *Tres Puntas* y de *Chañarcillo*, situados muchas millas al sudeste y nordeste del pueblo de Copiapó. Una estacion, situada en *Pabellon*, 7 leguas al interior del valle hácia los Andes, recibió por la Compañía el nombre de *San Guillermo*, en honor de Wheelwright, que lleva hasta ahora. — Visitando con D. M. Del Carril el camino que partia de *San Guillermo*, via Molles, al mineral de Chañarcillo, y almorzando sobre una roca, « *ahora*, le recordó su amigo, — *ha llegado el tiempo de ir á la República Argentina por el ferrocarril de los Andes*. — Es un hecho que esa idea formada en él por los ferrocariles chilenos hácia los

Andes, fué la que poco despues lo devolvió á la República Argentina por donde empezó su vida de Sud América en 1823.

Volviendo al puerto de Caldera, se operó en él le traslacion de las autoridades y de las oficinas de la aduana del Puerto Viejo, de muchas casas y de los habitantes mismos, formando el nuevo pueblo de Caldera, cuyas calles, espaciosas y animadas, llevaron los nombres de Wheelwright, Edwards, Carril, Carvallo, Vallejo, etc., etc., accionistas de la Compañía y promotores principales del cambio.

La Compañía inglesa de minas en Copiapó, representando un capital de 750,000 Libras esterlinas, confió á Wheelwright la direccion absoluta de sus operaciones, y poco despues en *meetings* públicos, tenidos en Lóndres, fué aplaudido y cumplimentado por la rectitud y habilidad de su desempeño, habiendo reducido el gasto anual de la Compañía y concentrado sus operaciones á los puntos que ofrecian inmediato y permanente beneficio.

§

No se puede leer un capítulo cualquiera de la vida de Wheelwright, sin imaginarse uno que lee la *Memoria* en que algun gobierno benéfico y patriota da cuenta al país de las obras de mejoramientos que ha llevado á cabo en desempeño de los deberes de su cargo. Y sin embargo es la simple historia de los trabajos de un empresario, hechos por su iniciativa privada, como arbitrios industriales, con la mira de ganar. Así es como la industria, cuando es inspirada y asistida por la moral, se confunde con las virtudes del patriotismo y de la filantropía.

La ganancia no excluye la moral, el desinteres y la gloria del empresario de nobles trabajos, sino que léjos de excluir esas calidades, las producen los inventos felices y útiles para la humanidad que hace la industria, aunque por via de ganancia.

Wheelwright fué, como Franklin, un modelo de desinteres, aunque, como Franklin, hubiese

hecho una fortuna, que no excluia su desinteres. La industria no deja de merecer la gloria porque sus servicios sean lucrativos. Los servicios del soldado y del sacerdote no lo son ménos, pues el salario que encubre el beneficio, no los priva de su brillo. No serian dignos de gloria los servicios útiles de todo género si no fuesen esencialmente provechosos al género humano. Excluir de este provecho tan solo al que lo ha creado, seria castigarle por via de privilegio renumerativo. Mejor es la sinceridad candorosa de la industria, que confiesa el provecho que busca, que no la hipocresía de los oficios en que el egoísta pretende que sirve al país cuando en realidad se sirve del país para hacerse servir su pan cotidiano. Un zapatero, un arquitecto, un comerciante hacen tanto bien á la salud del género humano, como un soldado, un orador, un escritor, pero estos aspiran al privilegio de tener dos recompensas, á saber : — el salario de su oficio, no ménos industrial que cualquier otro, y además la *gloria* adicional de ese salario. Es esta clase de desinteres el que tiene asco del *cinismo*

del empresario, que se enriquece á sí mismo enriqueciendo á los demás. Los provechos del trabajo no impiden que la industria tenga sus héroes, como la guerra. Los héroes de la paz tienen de bueno la ingenuidad honesta de sus miras de ganancia. Hacen el bien sin pretenderse apóstoles ni misioneros. Su interes generoso y desinteresado por decirlo así, de que Wheelwright v. g. era un dechado, es la condenacion de esa abnegacion hipócrita y falsa de los que escriben ó militan ó predican para vivir y enriquecer, al mismo tiempo que se dan por misioneros en ocupaciones que se hacen pagar con laureles y honores el duplicado inmoral de un precio ya pagado y recibido en dinero. Hemos insistido en estas reflexiones, porque interesa á los destinos de la sociedad moderna de Sud-América fijar y definir los tipos de hombres y de servicios que merecen de su parte la predileccion que la vieja sociedad, fundada en otras bases, acordaba á las artes de la guerra y de la retórica.

CAPITULO XXI

WHEELWRGHT SE SEPARA DE LA EMPRESA DE VAPORES. — SE OCUPA DE DIFERENTES MEJORAS EN VALPARAISO. — DÁSE EN ADELANTE Á EMPRESAS DE FERROCARRILES. — PROYECTO DEL DE VALPARAISO Á SANTIAGO.

§

En 1855, á los veinte años de haber concebido y emprendido la fundacion de la línea de vapores del Pacífico, coronada del mas completo suceso en esa fecha, M. Wheelwright cedió sus derechos en la empresa, que conservaba como su concesionario original y se separó de ella, despues de vanos esfuerzos que ensayó para prolongarla hasta Chiloe, con tendencia á comunicar ulteriormente con Europa por la via de Magallanes, como hoy lo hace la misma compañía. De las empresas del vapor marítimo Wheelwreight se trasladó del todo á las empresas del vapor terrestre ó de ferrocarriles. Pero, como hizo en el Puerto de Caldera,

teniendo presente el papel intermedio de los puertos entre ambos sistemas de comunicacion á vapor de mar y tierra, Wheelwright volvió á su cuartel general, que era Valparaiso, y consagró su actividad industrial á la mejora y desarrollo de ese puerto importante del Pacífico.

La ciudad de Valparaiso era escasa en agua potable. Esa falta afectaba vivamente á la industria y al tráfico, tanto como á la salubridad de la poblacion. El agua dulce era esencial para la locomocion á vapor de los vehículos terrestres y marítimos; para la seguridad de los edificios, sumamente combustibles, como hechos de madera en gran parte, que guardaban inmensos depósitos de mercancías, y para la salud y comodidad de la poblacion misma. M. Wheelwright obtuvo una concesion del gobierno local para reunir en grandes recipientes y distribuir por cañerías de fierro á la parte de Valparaiso, que quisiese proveerse de agua á domicilio. Tambien intentó proveer de gas á la ciudad, por un sistema análogo, para mejorar su alumbrado, pero no dependió de él, que otro mas feliz si

no mas competente, obtubiese la concesion de la obra que él proyectó : le quedó solamente el laurel de la iniciativa. Lo peor es que otro tanto le pasó con otra colosal mejora de que intentó dotar á Valparaiso, á saber : el ferrocarril que debia ligar su puerto con la ciudad de Santiago, capital de Chile y centro de la riqueza agrícola que produce el valle inmenso en que está situada.

La concepcion del ferro-carril entre Santiago y Valparaiso hará siempre honor al genio de Wheelwright. Él fué el primero que la tuvo. Aprovechando del cuerpo de ingenieros que hizo venir de los Estados Unidos, para construir el ferrocarril de Copiapó, hizo estudiar científicamente el terreno y trazar el plano del camino de vapor, que debia traer á Santiago y colocarlo en la costa del Pacífico. Cuando obtuvo la certeza de su practicabilidad, en vista de los estudios hechos por ingenieros de primer rango en los mismos Estados Unidos, Wheelwright solicitó del gobierno de Chile la concesion de esa obra, en que nadie habia pensado ántes que él. El escrito en que solicitó esa concesion, fué

una página luminosa de economía política, que abrió los ojos del gobierno y del país sobre los progresos que el ferrocarril propuesto debia producir en todo Chile. Las condiciones de la concesion eran menores que las admitidas en muchas obras análogas de que presenta ejemplos Sud-América. Las montañas, que separan á Valparaiso de Santiago, hacian esa obra de una dificultad excepcional; pero no inaccesible al poder de la ciencia, como Wheelwright decia. Que la obra era factible, lo probó el hecho de su ejecucion, llevada á cabo mas tarde. Pero el gobierno de entónces no pudo creer posible el bello proyecto de Wheelwright, y tuvo el sentimiento de desecharlo. De tal escepticismo parece estar formada la trama del hombre de Estado en todas partes. Lord Palmerston, no creia en la practicabilidad de un canal navegable al traves del Istmo de Suez. M. Thiers, mas conocedor de la sociedad que de la naturaleza, dudó de la posibilidad del ferrocarril á vapor. Lo cierto es que el fenómeno del vapor aplicado á la locomocion tiene de curioso, que no solo su invencion primera fué juzgada

como una paradoja, sino que cada aplicacion de ese invento, en via ó en país poco conocido, ha encontrado el mismo escepticismo. En el Museo de Kensington, en Lóndres, existe un número de la *Quarterly Review* de 1819, en que se leen estas palabras sobre el proyecto del primer camino de fierro. — « No somos partidarios de proyectos fantásticos, relativos á instituciones útiles, y nos reimos como de una idea impracticable de esa que consiste en construir un camino de fierro en que se podrá hacernos viajar á vapor. ¿Hay cosa mas absurda y risible que la idea de un *wagon* arrastrado por el vapor y marchando con doble velocidad que nuestros diligencias? » — Eso era en 1819, y seis años despues, en 1825, hacia marchar Stebenson á su *Locomotion*, como llamó á la locomotiva de su invencion inmortal.

La idea de Wheelwright no fué perdida, y tuvo al ménos el consuelo de verla puesta en obra por el gobierno mismo de Chile, años mas tarde, en provecho de su querida Valparaiso y del tráfico sobre todo de los vapores del Pacífico, que le debian su fundacion.

CAPITULO XXII

CONCURRENTES CON QUE LUCHÓ WHEELWRIGHT, QUE SON UN ESCOLLO DEL PROGRESO.

Los peores concurrentes con que luchó Mr. Wheelwright en sus empresas no fueron los gobiernos, cuyos dominios parecia invadir con ellas por su carácter casi público, como son siempre las vias de comunicacion. Los concurrentes que encontró en su carrera de empresario, son los mismos con que tendrá que luchar toda grande empresa de obras de viabilidad moderna en la América que fué colonia de España. Es la lucha del espíritu nuevo y progresista con el espíritu estacionario, que dejó el sistema colonial de siglos en los usos de los Sud-Americanos. Por lo mismo que este hecho es triste es preciso remediarlo en el interes de Sud-América, y para remediarlo, toca á la historia señalarlo. Un órden de cosas en que el trabajo industrial, fuente de toda riqueza, estuvo por siglos prohibido y degradado sistemadamente,

y en que las funciones del gobierno exótico ó metropolitano fueron el medio favorito de acumular fortuna y honores, debia producir al fin lo que ha producido, el dia que esa sociedad ha tomado en sus manos la direccion de sus destinos. Los que no se educaron en el trabajo industrial no tienen razon ni motivo de conocerlo. No puede ser el trabajo cuya ignorancia forma su tradicion secular, lo que constituya su fuente ordinaria de riqueza privada. Dueños y poseedores de su propio gobierno, lo natural es que lo usen como siempre fué usado por los gobernantes españoles, es decir, como el trabajo mas fácil, cómodo y brillante para producir la fortuna, venida á ser mas necesaria que nunca por las exigencias crecientes y suntuarias de la vida moderna.

Y como en este género de industrialismo oficial ó gubernamental, por mal que lo ejerzan á fuerza de no haberlo conocido ni usado mas que al industrialismo comun y ordinario, no tienen sus beneficiarios la necesidad de luchar con la concurrencia del extranjero (excluido naturalmente, por su carácter de tal, de las

funciones políticas, en virtud del gobierno independiente del país), el privilegio de vivir de las funciones del gobierno, las convierte en la industria favorita de los que tienen la suerte de ser ciudadanos y patriotas nativos.

En efecto, la industria privada como medio de ganar y de vivir, tiene que poseer para los nativos mas que este doble inconveniente : que además de no entenderla ni tener costumbre de practicarla, es practicada por el extranjero revestido del derecho social ó civil, que le da el nuevo régimen del país, con toda la superioridad que deriva de la civilizacion industrial de su país nativo, envejecido en la práctica del trabajo industrial. De ahí ese género de rivalidad, ó antipatía ó concurrencia para con el empresario extranjero, resucitada en forma de *patriotismo americano*. Es la industria-gobierno, que concurre con la industria de los particulares mas industriosos, en daño de la riqueza y progreso del país mismo.

Pero como no puede haber patriotismo en excluir de la patria la industria adelantada que nos trae el inmigrado extranjero, tiene entónces

que hacérsele este otro género de concurrencia, por los recursos de que dispone la industria oficial ó gubernamental. Queremos hablar del tráfico de concesiones; de la expropiacion de las empresas extranjeras por causa de utilidad pública, de buen servicio, de conveniencia nacional, como se dice; mediante cuyos expedientes vemos á veces transformado al gobierno en productor industrial, es decir, en Banquero, en explotador de ferrocarriles y telégrafos, que no sabe manejar, haciendo tan mal la industria como el gobierno. Con estas consecuencias inevitables del mal régimen colonial pasado de esos países sud-americanos, tendrá que luchar el progreso y desarrollo del régimen moderno. Pero la garantía suprema de su triunfo definitivo está en los derechos civiles y sociales dados al extranjero inmigrado en el país de cuya sociedad se hace un miembro igual á cualquier otro, en la libertad civil del trabajo industrial, desde que pisa su suelo. El progreso de la inmigracion inteligente, tendrá estos dos resultados, uno inmediato, otro ulterior: primeramente agravará el mal; mas tarde

será el remedio del mal. Esperando ese estado de cosas, no siempre los patriotas serán un beneficio de la patria.

Estas reflexiones son como la explicacion anticipada de otras dificultades en que vamos á ver á Wheelwright luchando por hacer el bien á Sud-América, hasta el fin de su carrera, gloriosa en sus reveses mismos.

CAPITULO XXIII

CONCEPCION Y PLAN DE UN FERROCARRIL TRASANDINO. — CARTA DE WHEELWRIGHT AL PRESIDENTE DE CHILE SOBRE ELLO.

Ligar al Pacífico con la Europa, su fuente de recursos y de civilizacion como lo ha sido para la América mas civilizada y libre en que nació Wheelwright, fué siempre para este grande americano su idea conductora, desde que dobló el cabo de Hornos en su primera juventud.

La via de Panamá era mas corta que la

del Cabo, y la de Magallanes mas comóda que la de Panamá; pero otra mas corta y mas comóda; era todavía posible al traves de los Andes y del Plata, y es la que concibió al terminar en los Andes el ferrocarril de Copiapó. Todos los trabajos, que en lo sucesivo absorbieron su actividad en la República Argentina, fueron trabajos accesorios é integrantes de su gran plan del ferrocarril trasandino é interoceánico, que debia aproximar á Chile de la Europa, diez dias mas que lo está hoy por Panamá y por Magallanes. Así es como la lógica de sus empresas hizo terminar su carrera de empresario Sud-Americano, en las márgenes del Plata en que dió principio en 1823.

Nadie es mas capaz de escribir la historia de esa idea, que lo fué el mismo Wheelwright en la siguiente carta que dirigió al Presidente de la República de Chile en 1867, solicitando la cooperacion de su gobierno á la ejecucion de la grande empresa; y que vamos á reproducir aquí por el interes que hasta hoy mismo encierra como prospecto de una gran via por

construirse, y además, por su interes histórico. Como su concepcion data de 1850, no es faltar á la cronología de sus obras el hablar primero de ésa que de las realizadas en la República Argentina durante los últimos diez años de su vida.

« A su excelencia, Don José Joaquin Pérez, Presidente de la República de Chile.

« En la audiencia que V. E. tuvo la bondad de concederme, tuve el honor de entrar en algunos detalles respecto á un camino de fierro al traves de los Andes, y ahora me permito someterle algunas observaciones mas sobre esta gigantesea empresa.

« Llamando su atencion al proyecto de un ferrocarril del Pacífico al Atlántico, ligando el puerto de Caldera, en Chile, con el estuario del Plata, recordaré brevemente las circunstancias que me sugirieron su idea, y los pasos que he dado con este fin.

« La importancia y practicabilidad de la empresa, fueron atentamente estudiadas por mí en 1850, y cuatro años mas tarde resolví una exploracion del paso de San Francisco, en

la Cordillera, como el ménos expuesto á cerrarse por la nieve, viendo que por nueve años consecutivos, no habia sido interrumpido el tráfico entre Capiapó y las Provincias argentinas. Supe ademas que en el tiempo de Quiroga, cuando los argentinos de las Provincias de Cuyo se refugiaron en Chile, vinieron ellos por el paso de San Francisco en medio del invierno.

« Mi primer paso fué enviar á Don Nicolas Naranjo, inteligente minero, á reconocer los portillos de la Cordillera y trazar informes sobre los distritos mineros de la vecindad. Llenó esta tarea de un modo admirable y sus informes fueron publicados.

« Entónces organicé un cuerpo de ingenieros, bajo la direccion de Mr. Alejandro Campbell, con la intencion de acompañarlos yo mismo, pero en ese momento se habia comprometido Mr. Allan Campbell con el gobierno argentino para estudiar y trazar la ruta de un ferrocarril del Rosario á Córdoba, y á su pedido le facilité mi cuerpo de ingenieros, posponiendo mi propia empresa para otro tiempo.

« En 1858, mandé una expedicion encargada á los Señores Rolfe y Flint para ir otra vez sobre el terreno inspeccionado por Naranjo, y me informaron que el paso era practicable por un ferrocarril.

« Sometí todos esos informes con los cálculos al hoy finado Almirante Fitz-Roy, entónces jefe del departamento del Almirantazgo en el consejo del tráfico, en Lóndres, y él presentó el proyecto el 23 de enero de 1860, á la Real Sociedad geográfica, dándole su apoyo y sosten.

« En 29 de agosto de 1863, sometí mi proyecto de ferrocarril al traves de los Andes, á un *meeting* de la *British Social Science*, como aparece de los anales del Instituto.

« Los informes demostraron que la distancia de Caldera á Fiambalá, era de 322 millas, siendo la altura del lugar mas elevado 5,764 piés sobre el nivel del mar.

« El año pasado envié á M. Edwin Hudson á estudiar y trazar una línea de *Fiambalá* á la *Punta* (cerca de la *Horqueta*), donde se uniese al Gran Central argentino como á 466 millas N. de Córdoba. Sus informes muestran

que puede construirse un ferrocarril entre los dos puntos con una longitud de 200 3/4 millas, hallándose *Punta* 255 metros sobre el mar. Las distancias serian :

De Caldera á Punta. . . .	521 millas.
De Punta al Rosario. . . .	413 —
Total del Pacífico al Paraná.	934 —

« Tales son el orígen del proyecto y los pasos dados á mis expensas hácia su realizacion. Espero colocar en breve en manos de V. E. todos los planos, informes y documentos relativos á la empresa, que tanto interesa á Chile, y tengo que suplicar á V. E. se sirva ordenar que se hagan reconocimientos en la Cordillera, con el objeto de ver si hay mejor paso que San Francisco. En tan importante empresa se debe escoger sin embarazo el punto reconocido mejor, por el lado de la economía y del interes público.

« Una de sus mas inmediatas ventajas, será lo barato y expedito del trasporte de ganado de las Provincias argentinas á los mercados de

Chile y Perú, conduciendo animales, en 30 horas, al costo máximo de ps. 10, y reduciendo el precio de la carne á la mitad de su presente cifra.

« Surgirán tambien nuevos ramos de comercio; Bolivia y las Provincias argentinas del norte enviarán sus productos tropicales á las Provincias del Sud, y de la juncion de los dos ferrocarriles (cerca de *Horqueta*) fluirán dos grandes canales de tráfico hácia el Atlántico, y Pacífico, abriendo salida á los recursos de los ricos minerales de Chile y á las fértiles llanuras situadas entre los Andes y el Plata. Tambien verificarán esos caminos, la prediccion del Almirante Fitz-Roy que, « un ferrocarril, por los Andes está llamado á ser la mas corta ruta entre Europa y el nuevo Imperio anglo-sajon, que tan rápidamente progresa en el vasto continente de Australia. »

« En una palabra, esta línea producirá resultados que no puede medir la humana comprension. Diez años de tráfico, no solo pagarán el costo de construccion, sino que tambien abrirán riquezas hasta aquí desconocidas.

« En una obra de esta clase importa tener

abundancia de madera: del lado argentino se encuentran inmensas florestas, al paso que el carbon de piedra abunda en el lado chileno, de una calidad que, por muestras remitidas por mí á Inglaterra, se ha juzgado ser excelente para el uso de las locomotivas.

« Sé bien que este proyecto es considerado generalmente como visionario; pero tal ha sido siempre la suerte de las grandes empresas. La navegacion á vapor en el Pacífico fué considerada una quimera cuando la propuse en 1833, pero felizmente se llevó á cabo 7 años mas tarde.

« En 1842 tuve el honor de someter al Presidente Bulnes y su consejo de Ministros un proyecto para hacer un ferrocarril entre Santiago y Valparaiso, pero ellos resolvieron que era impracticable. Y en despique de lo que Darwin y otros geólogos decian contra el carbon del Sud de Chile, que tan usado es hoy por los vapores, yo lo introduje en uso cuando escaseó la provision de carbon inglés y la Compañía iba á retirarse por falta de combustible para sus vapores.

« Fuera del incremento del comercio, debemos considerar tambien cuánto ganarian Chile y la República Argentina, con estrechar sus relaciones é intercurso. — La barrera entre ambos países puesta por la naturaleza (los Andes), será vencida, y las Repúblicas hermanas quedarán como si fuesen un Estado, para su defensa contra el extranjero y para su mútuo desarrollo.

« Cualquiera que se fije en los 50 años pasados, no será pronto á juzgar mi proyecto una quimera. Cada año que transcure acelera su realizacion, y lo que algunos pueden al presente considerar como un sueño, vendrá muy pronto á ser un hecho; algo mas, una necesidad.

« Mis trabajos no serán estériles á mis ojos, si ellos sirven como base para llevar á efecto la empresa.

« Soy de vuestra Excelencia humilde servidor,

« William WHEELWRIGHT. »

CAPITULO XXIV

EL FERROCARRIL TRASANDINO TRAE DE NUEVO Á WHEELWRIGHT AL PLATA.

Él que así sentia, interpretaba y deseaba servir las necesidades de civilizacion de esos países, no era siquiera un ciudadano suyo. Y sin embargo, á juzgar de su papel, por su lenguaje, se le hubiese podido tomar por un Rivadavia ejerciendo la presidencia de esos países. Las ideas, en efecto, que él servia por via de industria, eran las mismas que Rivadavia habia querido realizar por via de patriotismo, como lo haremos ver mas adelante.

El hecho es que el ferrocarril trasandino ó de Chile al Plata, sin pasar de proyecto sirvió cuando ménos para traer al Plata á Mr. Wheelwright. El plan de esa empresa fué en efecto el motivo con que dejó Mr. Wheelwright á Chile por la República Argentina. No dejó un país por el otro sino con la mira de unirlos en un comun fin de civilizacion material por un vín-

culo mas fuerte y durable que el mejor tratado de comercio. Una leccion moral resulta de ese paso de su vida, por la cual se ve que no era uno de esos civilizadores nómadas, que dejan el país que ya no le sirve, para hostilizarlo desde su nueva residencia. Wheelwright dejaba en Chile sérios intereses, que su familia conserva hoy mismo.

Cuando Wheelwright dirigió al gobierno de Chile el memorial que dejamos reproducido, pidiéndole la cooperacion de aquel país para la obra del ferrocarril interoceánico al traves de los Andes chileno-argentinos, ya la tenia del gobierno de la Confederacion por la ley de concesion del Gran Central, cuyo artículo 7 se la daba como prolongacion trasandina de esta via.

Tácitamente negó Chile por entónces su cooperacion, pues no se conoce ley alguna suya que haga de Wheelwright la responsabilidad de que esa grande obra haya dejado de acometerse entónces.

Esto nos conduce inmediatamente á la historia de las obras de Mr. Wheelwright en la

República Argentina, que se refieren todas á la de un gran plan de ferrocarril interoceánico, al traves de Chile, de los Andes y del vasto suelo argentino. No son sino fragmentos de esa línea los ferrocarriles de Rosario á Córdoba y Buenos Ayres al puerto atlántico de la Ensenada. El empresario, que habia ligado á las Repúblicas del Pacífico con la Europa, al traves del Istmo de Panamá, por una inmensa línea de vapores, no podia traer por toda ambicion al Plata la de construir por via de ganancia retazos aislados de ferrocarriles. Esto es lo que aparece de la simple historia del *Gran Central argentino,* que es el mas aparente de esos precedentes por su extension de 246 millas.

CAPITULO XXV

HISTORIA DEL GRAN CENTRAL ARGENTINO. — SU ORÍGEN, SU PLAN, SU INTERRUPCION.

El conocido banquero Buschentall, de Montevideo, habia hecho gruesos préstamos de dinero al gobierno argentino del Paraná, durante la separacion de la Provincia de Buenos Ayres de la Union de las otras Provincias argentinas, por los años de 1853. Para fomentar el comercio y la riqueza del país que era su deudor, como hombre inteligente en cosas económicas, se apoderó de la idea de hacer del Rosario el nuevo puerto favorito, no solo de las Provincias argentinas, sino tambien de Chile y de los países del Pacífico en el Atlántico. Con este fin cruzó los Andes y fué al país en que estaba el autor de la idea, la gente facultativa que debia estudiar y realizar la idea, y el colaborador de esa via internacional, que era el mismo Chile. Llegado á ese país en 1854, contrató al ingeniero Allan Campbell, en los momentos

en que Wheelwright meditaba enviarlo de su cuenta con el objeto de practicar los mismos estudios, que le preocupaban desde 1850, en que tocó los Andes con el ferrocarril de Caldera á Copiapó.

Conocedor de las ideas de Wheelwright, D. Mariano Fragueiro, que habia residido en Copiapó y era á la sazon ministro de hacienda del gobierno argentino, indujo á su jefe, el general Urquiza, á ofrecer la obra del ferrocarril á Wheelwright, en el mismo año de 1854, en que Buschentall trajo de Chile al ingeniero Campbell, buscado en los Estados Unidos para hacer el ferrocarril de Copiapó por el mismo Wheelwright. Campbell hizo su reconocimiento científico del terreno y trazó los planos del ferrocarril, en 1855, en virtud del contrato con Buschentall, que el gobierno argentino hizo suyo propio, mediante la suma de 40 mil pesos que pagó á Campbell. En ese mismo año, el congreso argentino del Paraná, concedió la obra á los que ya se habian ocupado de ella oficiosamente, — á Buschentall y á Wheelwright. Por la ley de esa concesion, la obra debia

estar concluida en el término de 5 años. Pero la division del país, consistente en la separacion de Buenos Ayres del cuerpo de la Confederacion, que hasta entónces no habia sido conocida en Europa sino por intermedio de aquella provincia, paralizaba su crédito en los mercados europeos, y se agotó el término fijado para la conclusion de la obra, sin que sus concesionarios hubiesen podido formar la Compañía ni levantar el capital requerido. A esa causa de descrédito se agregaba el del mismo Buschentall en Europa, por causas ajenas de esta narracion.

Habiéndose renovado la concesion á los dichos señores, un acuerdo pasado entre ellos en Lóndres, con la intervencion amigable del representante argentino, dejó toda la gestion del negocio en las manos exclusivas de Wheelwright, no solo sin perjuicio sino en provecho del mismo Buschentall. Pero despues que desapareció esa dificultad, quedó la de la guerra civil entre Buenos Ayres y la Confederacion, que se renovó hasta que terminó de hecho por la batalla de *Pavon*, evento que cambió de raíz

el gobierno de la República Argentina. De resultas de eso, Wheelwright que estaba en Lóndres en ese año de 1861, se encontró paralizado y vacilante. El cambio de cosas era tan completo, que oscurecia su posicion en ese árduo negocio á punto de no saber qué hacer. Fué entónces cuando aceptó el consejo, que recibió de su viejo amigo el ministro argentino en Lóndres, de ir al Plata para saber de un modo positivo á qué atenerse con el gobierno, que habia reemplazado al que le hizo las primeras concesiones. El nuevo presidente habia contrariado siete años esa empresa, que se consideraba hostil á Buenos Ayres porque era favorable á las provincias, pero no quitó que se honrara en prohijar tan noble trabajo, como en efecto lo hizo, mejorando tal vez sus condiciones. Efectivamente, el 5 de setiembre de 1862, promulgó una ley del Congreso argentino reunido en Buenos Ayres, que le autorizaba para contratar de nuevo esa obra con una empresa que la tomase de su cuenta. Siendo Wheelwright concesionario de ella por leyes argentinas anteriores,

hubiera sido inicuo á mas de impolítico, quitarle lo que estaba dado por la ley á su competencia indisputable. Así el gobierno del general Mitre celebrando un nuevo contrato tuvo el buen tino de celebrarlo con el mismo Wheelwright, el 16 de marzo de 1863, sobre las mismas bases y condiciones anteriores.

De sus cláusulas, las que interesan á la historia, fueron las siguientes. El gobierno nacional autorizaba al señor Wheelwright para formar una sociedad anónima bajo el título de *Ferrocarril Central argentino*, con el objeto de construir y explotar por locomotiva á vapor un ferrocarril de una sola via, que partiendo desde la ciudad del Rosario, en la Provincia de Santa Fe, termine en la ciudad de Córdoba, segun la traza proyectada por el ingeniero D. Allan Campbell y contenida en su informe y planos de fecha 30 de noviembre de 1855, cuyo trabajo facultativo seria cedido á la Compañía sin renumeracion alguna.

Es digno de notar en vista de esta cláusula, que el primer ferrocarril argentino, aunque confirmado y ratificado en Buenos Ayres, fué

concebido en el Paraná, y localizado en las provincias de Santa Fe y Córdoba.

Por otra cláusula el domicilio legal de la Compañía estaria necesariamente en la República Argentina, y su capital seria de ocho millones de pesos fuertes, dividido en ochenta mil acciones de cien pesos fuertes cada una.

Todos los terrenos ya sean nacionales, provinciales ó del dominio privado, requeridos para el camino, estaciones, muelles, depósitos de carbon, almacenes para carga, oficina de fábrica, depósitos de agua y demas dependencias del ferrocarril, serian donados por el gobierno á la Compañía.

Los materiales, útiles y artículos importantes del exterior para la construccion y uso del ferrocarril, serian libres de todo derecho de introduccion durante el período de cuarenta años. De igual exencion gozaria la propiedad misma del ferrocarril. Todas las personas empleadas en la construccion y tráfico de la línea, estarian exceptuadas de cualquier servicio militar.

El gobierno concedia á la Compañía el dere-

cho de extender la línea hácia la Cordillera de los Andes, usando de aquella ruta que se encuentre mas favorable; acordándose á dicha prolongacion los mismos derechos, privilegios y exenciones, que el contrato conferia al trayecto del Rosario á Córdoba, con excepcion de la garantía. Esta cláusula es de tenerse presente por las tristes consecuencias á que mas tarde da lugar su violacion, en perjuicio del país, mas que del concesionario.

El gobierno, en efecto, garantizaba á la Compañía en la explotacion del ferrocarril un 7 0/0 anual sobre un costo fijo de 6,400 Libras esterlinas por milla, cuyo exceso, si lo hubiese, seria aplicado al reintegro de las cantidades pagadas por el gobierno. El término de esta garantía seria de cuarenta años, contados desde la fecha en que comience á correr.

El gobierno concedia á la Compañía en plena propiedad una legua de terreno á cada lado del camino en toda su extension. Estas tierras así dadas además de las concedidas por otro artículo anterior, eran donadas á la Compañía en plena propiedad á condicion de poblarlas.

La noticia de estar firmado este contrato en Buenos Ayres, fué celebrada en el Rosario el 23 de marzo de 1863, con las demostraciones públicas de un entusiasmo que haria honor á la mas culta de las ciudades de los Estados Unidos ó de Inglaterra.

El Congreso dió su aprobacion y sancion á ese contrato, que fué en consecuencia reducido á escritura pública el 26 de mayo de 1863.

CAPITULO XXVI

INAUGURACION DE LOS TRABAJOS DEL GRAN CENTRAL ARGENTINO, EN EL ROSARIO. — DISCURSO NOTABLE DE WHEELWRIGHT. — FORMACION DE LA CAMPAÑÍA DEL GRAN CENTRAL EN LÓNDRES.

§

Pero ya el 20 de abril de ese mismo año se habian inaugurado en el Rosario los trabajos anticipados por Wheelwright, sobre la fe de la primera estipulacion de marzo. La solem-

nidad con que fué celebrado ese acto merece no ser pasada en silencio por su interes histórico. El Presidente de la República se trasladó de Buenos Ayres al Rosario con el objeto de inaugurar el gran trabajo por sus propias manos. Le acompañaban los mas de sus ministros. Una plataforma habia sido erigida en el punto de partida, en torno de la cual se desplegaba un círculo inmenso de espectadores, asistidos como de gala á la noble escena. Banderas, colgaduras vistosas, arcos de triunfo, músicas, y columnas militares, nada faltaba á la festiva solemnidad. A la hora señalada, « el Presidente (dice un diario de ese tiempo), descendiendo de la plataforma, empuñó la carretilla, y á sus primeros pasos el pueblo prorumpió en frenéticos aplausos; las bandas militares tocaron la música compuesta para ese objeto, y tronó la artillería haciendo una salva que fué contestada por la guardia nacional del Rosario. El Presidente dió unos cuantos golpes con el pico, tomó la pala, levantó alguna tierra y fué á depositar la carretilla en la misma línea. » — Toda la hoja de servicios del general

Mitre no vale la gloria de esa jornada para su carrera de hombre público. Hacia tanto mas honor á su política esa conducta, cuanto que la concepcion de esa obra, nada le debia á su cooperacion anterior sino resistencias de espíritu de partido. Apropiándose el patrocinio de esa empresa como se apropió el de la constitucion nacional, sin ser obras suyas ni una ni otra, dió una gran prueba de sentido político en su posicion de Presidente de la Nacion argentina. Pero no debia impedir eso que desde que el *Gran Central* encontrase una sombra de rivalidad, la obra y el autor, cediesen su lugar en las simpatías del antiguo localista al proyecto de un nuevo ferrocarril entre Buenos Ayres y Chile, por el Planchon, al traves de la Pampa ocupada por los indios salvajes. El empresario Meigs, á quien nadie conocia en el Plata, tuvo el honor de ver repetido su recado personal dirigido al Presidente argentino, en un mensaje oficial de este dirigido al Congreso nacional, anunciándole la próxima venida al Plata del empresario *á cuya voz brotan de la tierra legiones de obreros*. Sin descono-

cer el mérito del señor Meigs, no hay que olvidar que entre él y Wheelwright habia esta diferencia : Meigs, ha ejecutado trabajos proyectados por Wheelwright en Chile y el Perú, con el dinero salido á torrentes del tesoro público de esos Estados, miéntras que Wheelwright se valió de capitales particulares, levantados por su gran crédito, para llevar á cabo su línea de vapores del Pacífico, sus ferrocarriles de Copiapó, su Gran Central argentino y su ferrocarril de la Ensenada. El ferrocarril trasandino del Planchon, no sirvió sino para disminuir el entusiasmo por el desarrollo trasandino del Gran Central; ó mejor dicho, para continuar aislados del Pacífico, en nombre de la union con Chile. Que el presidente Mitre conocia y creia posible el alcance trasandino al *Gran Central* lo prueban estas palabras de su discurso de inauguraeion del mismo 20 de abril. Dijo « que todos debian felicitarse por la apertura de los trabajos (del Gran Central), pues irá á poblar las soledades, á dar riqueza donde hay miseria, y órden por adelantos, donde reina el desórden.

Al medio de los *Llanos* mismos irá el ferrocarril *y treparà por último la cordillera de los Andes para ser mas tarde el ferrocarril americano.* »

Pero nada exhibió esa fiesta mas digno de la historia, que las siguientes palabras, que tomamos del discurso, que pronunció Wheelwright.... « Hemos establecido ya una nueva era en la historia de este país : su objeto es dar una nueva vida á las Provincias, su último destino es el mar Pacífico ».... « Despues del largo intervalo de 41 años, he vuelto á visitar á Buenos Ayres, y he quedado sorprendido de su transformacion ».... « Pero lo interesante para nosotros es notar la época que ha producido este cambio. Casi toda esa transformacion es debida á los últimos diez años, fecha, Señores, de la apertura de la navegacion de los rios; esta es la fuente de donde ha venido esta prosperidad, y la historia futura hará la justicia al hombre que ha roto las cadenas del monopolio, rompiendo los cerrojos de los rios, ratificándolo por tratados con la Inglaterra, Francia y Norte América; paso, Señores, digno

de un pueblo grande. » « (Aplausos)..... « Momento glorioso para todo tiempo. Grande época de la regeneracion de las Provincias, vehículo para satisfacer á las necesidades de los pueblos mas distantes de este vasto territorio y llevar á los mercados del mundo sus ricos productos agrícolas; desarrollar sus pingües minas de oro, plata y cobre, y mas que todo, promover el fomento de pueblos aislados, sembrando el país de colegios y escuelas; educando las masas para gozar de una verdadera libertad cuyo fruto, Señores, será la paz y el órden ».... « Este dia, Señores, es la inauguracion de una nueva época para las Provincias, á cuyos territorios va á penetrar el ferrocarril, llevando todos los elementos para establecer un estado social mejor y feliz entre gentes que hasta ahora han permanecido aisladas ».... « Permitidme algunas observaciones sobre las últimas consecuencias de tan vasta empresa ».... « La ruta que deberá ser mas ó ménos adoptada, será : de Córdoba á Chañar : de Chañar á la Horqueta, en Catamarca : de la Horqueta al pueblo de la Rioja :

de la Rioja á Copacabana, al pié de la Cordillera de los Andes, subiendo por su falda y tomando el paso de San Francisco 16,023 piés, y bajando por el poniente hasta Copiapó y Caldera »....

« Nada extraño es, Señores, que un proyecto tan estupendo, sea mirado como ilusorio; pero no es así : es un proyecto serio, practicable, y será realizado. Es puramente cuestion de tiempo; pero como envuelve intereses de suma importancia para todos los países de la América del Sud, tal vez no esté su realizacion tan distante como parece. Europa está tambien interesada en esta obra grandiosa. La Gran Bretaña sumamente interesada en aproximarse lo mas posible á sus grandes colonias de la Australia, aprovechará el momento, prestando sus caudales para facilitar un camino que el muy distinguido almirante Roberto Fitz-Roy, ha declarado públicamente que no solo es realizable sino que una vez realizado, será el camino real entre Inglaterra y dichas colonias. »

Así Wheelwright queria llevar la locomotiva de civilizacion no solo á Córdoba, sino al

país del Chacho y de Quiroga, traer los minerales de Famatina á las puertas del Plata, pasar sus locomotivas de fierro por encima de esos Andes que San Martin cruzó con piezas de artillería ligera, dar á las Provincias argentinas de occidente como suyos los puertos y los mercados del Pacífico, hacer del suelo argentino el camino real del intercurso entre el Asia y la Europa, unir á Chile con la República Argentina por vínculos de oro, mas durables que todos los lazos de la diplomacia; pero su competencia probada por gigantescas empresas, por su orígen del país mas culto y positivo del universo, por la disponibilidad de capitales particulares extranjeros, que hubieran enriquecido á la Nacion sin endeudarla, no tuvo la suerte de hacerse comprender de políticos argentinos, que presumen habitar con su genio las alturas de la poesía del progreso y de la civilizacion.

---

§

Vuelto Wheelwright á Lóndres en julio de 1863, la confianza que el Plata y su situacion inspiraban en ese mercado de las grandes empresas, no era mayor que ántes á pesar del restablecimiento de la Union y de la paz entre Buenos Ayres y las Provincias en que estaba el Gran Central. Un hombre ménos ventajosamente conocido que Wheelwright habria escollado tal vez en esa situacion. Pero como en realidad era mejor el estado de cosas del Rio de la Plata, no le costó á Wheelwright persuadir de ello al mas importante de los empresarios de ferrocarriles, que tenia la Europa, á M. Tomas Brassey, con sus socios, al favor de cuya cooperacion poderosa, se pudo formar la Compañía, y el 10 de marzo de 1864, fué registrada, en esa ciudad, siendo su capital, como lo requeria el contrato, de un millon y seiscientas mil Libras esterlinas, ú ocho millones de pesos fuertes.

Publicado el prospecto en el mes de mayo, fué cubierta la suscripcion de 50 mil acciones á 20 L. cada una, es decir, la suma de un millon de Libras, quedando las 600 mil restantes para suscribirse ulteriormente, á medida que fuese necesario el capital.

Las primeras diez millas del Gran Central estuvieron construidas el 26 de mayo de 1864; pero pasado con exceso el término de cinco años fijado para la conclusion de la línea hasta Córdoba, á causa de la guerra del Paraguay, solo vino á tener lugar la inauguracion de su servicio el 17 de mayo de 1870, con una solemnidad no ménos digna de mencion que la pasada, por varias circunstancias de interes histórico y social.

CAPITULO XXVII

INAUGURACION DEL SERVICIO Y TRÁFICO DEL GRAN CENTRAL EN CÓRDOBA. — PUNTOS NEGROS EN EL HORIZONTE PARA WHEELWRIGHT Y PARA EL PLATA. — SUS OBRAS SON NECESARIAS PARA UN EMPRÉSTITO DE 30 MILLONES. — SU DISCURSO MEMORABLE DIRIGIDO Á CÓRDOBA. — TRASCENDENCIA DE LA EXCLUSION INMINENTE DE WHEELWRIGHT.

Terminar una obra es mas que empezarla; inaugurar su servicio es mas que inaugurar sus trabajos. ¡Se han visto tantos trabajos inaugurados que nunca llegaron á su fin! La solemnidad por lo tanto debia ser mayor en Córdoba, donde terminaba el Gran Central, que lo fué 7 años ántes en el Rosario, donde dió principio. Ya no era un pensamiento, sino un hecho conquistado lo que se celebraba. El gobierno nacional establecido en Buenos Ayres lo comprendió así, y el 16 de mayo de 1870, expidió un decreto concebido en estos términos. « Con-

siderando que la inauguracion del ferrocarril Gran Central argentino, debe tener lugar el 17 del corriente en Córdoba, y que este es el mas grande acontecimiento de la época, que haya presenciado la República y un triunfo de civilizacion obtenido por los pueblos argentinos, al favor de sus esfuerzos, mediante la Providencia divina, — el Presidente de la República, decreta : 1° Que será enarbolada la bandera nacional en todos los edificios públicos el dia de mañana. 2° Cuando el telégrafo anuncie que el acto de la inauguracion ha pasado, una salva de 21 cañonazos será hecha desde el Fuerte. 3° El obispo de Córdoba trasmitirá por telégrafo su bendicion á toda la República con ocasion de tan fausto evento. 4° Los gobernadores de Buenos Ayres y Santa Fe, serán invitados á tomar parte en esta demostracion. »

Parecia natural que el Presidente que firmaba ese decreto, decidiese trasladarse él mismo á Córdoba, para tener el honor de inaugurar la grande obra ya concluida, como se trasladó al Rosario el Presidente Mitre para inaugurar sus

trabajos. Pero eso no sucedió. El artículo 5 del decreto dispuso que el ministro del Interior, delegado para representar al gobierno en la inauguracion, diese cuenta del hecho despues de sucedido. Así no todos los deberes que se comprenden bien, se ejecutan del mismo modo.

El gobierno que inauguraba el primer ferrocarril construido en la República Argentina, no era el que lo habia empezado, como el que lo empezó no fué el que lo concibió y decretó. Concedida tres veces la ejecucion de la obra por 5 años, no habia tardado 7 años solamente en llevarse á cabo, sino 17. Cuatro presidencias habian tomado parte en ella, la del general Urquiza, la del Dor. Derqui, la del general Mitre y tocaba á la de Sarmiento inaugurar una obra ajena en cierto modo á su cooperacion directa. Pero no era esta la causa principal de la tibieza que el gobierno dejó traslucir bajo la pompa de su retórica oficial, que en cierto modo era de rigor en un gobierno que se preciaba de progresista. La ausencia del Presidente Sarmiento revelaba que no estaba su entusiasmo á

la altura del de la Nacion en la solemnidad de ese grande evento. Pero mejor lo reveló el discurso de su delegado el ministro del Interior, Dor. Velez Sarsfield, que á pesar de su difusion intemperante, tuvo el cuidado de no nombrar una sola vez al hombre que habia empleado diez y siete años de su vida en dotar á la República Argentina de esa obra gigantesca de civilizacion y progreso. Muchos presidentes se sucedieron en ese largo período; el que no dejó de ser el empresario infatigable del Gran Central, fué siempre el mismo Wheelwright. El tamaño de la solemnidad, probaba el mérito de la obra, y el de la obra el mérito del autor. Sin embargo, en un país donde todo principio se personaliza; en que la libertad, hecha carne y huesos se llama San Martin ó Belgrano, el Ministro delegado del Presidente, hizo de Wheelwright una abstraccion, y pasó en silencio absoluto, su nombre que era todo el símbolo de ese grande evento. ¿Por ingratitud ó animosidad personal? Tal motivo no valdria la pena de una mencion histórica. Hechos ulteriores de grande consecuencia, han dejado

presumir otros que la historia no puede silenciar. El motivo presumible de la reticencia escandalosa del gobierno para con el empresario del Gran Central, era un motivo de emulacion ó concurrencia. El gobierno del presidente Sarmiento queria suceder á Wheelwright como empresario de la parte restante de la gran construccion. Hacerse empresario de esa obra, queria decir para el gobierno argentino, levantar un empréstito de 30 millones de pesos fuertes en Lóndres, para invertir en esa y otras obras de su talla. Sin un motivo tan grande, tan digno, tan popular, como era la obra del ferrocarril trasandino ó interoceánico en el país y en Lóndres, era imposible negociar un empréstito de tanta magnitud. Però la obra estaba concedida á Wheelwright por una ley. Fuerte en su derecho por esa ley argentina y por su gran nacionalidad de ciudadano de los Estados Unidos, Wheelwright podia no querer dejarse reemplazar en el goce de ese gran negocio. Para alejar esa eventualidad se le dejó creer que el dinero procedente del empréstito seria puesto á su disposicion para la pro-

secucion del Gran Central en la doble direccion de Tucuman y de los Andes.

Una vez conseguido el empréstito, el primer obstáculo para su inversion real, era la persona de Wheelwright ó la Compañía por él representada, por esta razon evidente y sencilla : que Wheelwright queria invertirlo en las obras públicas para que fué tomado, es decir, en el desarrollo del Gran Central, y lo que necesitaba el gobierno era invertirlo en buques blindados y en otras aplicaciones que importaban á su mantenimiento. El gobierno necesitaba de ese dinero como de un recurso financiero para gobernar. Hay estadistas que van á los Estados Unidos, para aprender á copiar á la Turquía. Conocida es la historia de los empréstitos recientes del gobierno otomano. Negociados en Lóndres, para ferrocarriles y otras obras públicas, fueron empleados, en vez de eso, en comprar buques blindados y satisfacer vanas necesidades de la corte. Wheelwright queria remachar la Union de la República Argentina con Chile por el fierro de los caminos trasandinos; lo que necesitaba el gobierno era un

temor de guerra con Chile para justificar la compra de buques blindados y armamentos, con el dinero tomado para caminos trasandinos. Wheelwright ofreció encargarse de levantar el empréstito, sin interes de comision alguna, á la sola condicion de tener una seguridad de que el producto seria empleado en las obras invocadas como objeto de su negociacion.

Esa simple insinuacion acabó de enajenar á Wheelwright la confianza del gobierno, que deseaba reemplazarlo en sus empresas. La manera de negociarlo hacia parte de la idea de su inversion. Wheelwright no hubiera negociado de un golpe treinta millones de pesos para obras que debian consumirlos en largo número de años. Recibiendo simultáneamente esa suma desproporcionada á las necesidades y recursos del país, el gobierno autorizó la creencia de que no eran destinados á obras públicas, que ni empezadas estaban al tiempo de su percepcion. Los hechos ulteriores justificaron esa presuncion. Fueron públicas las aplicaciones de ese dinero á la compra de buques blindados y armamentos en Lóndres Grandes sumas reci-

bidas ántes de ser necesitadas, mostraron que eran tomadas en préstamo para darse á préstamo con miras presumibles de un favoritismo equivocado, pues si los acreedores de un gobierno son sus auxiliares naturales, sus deudores no tienen por qué llorar su ruina. Estos hechos merecen la atencion de la historia, porque ellos explican los males que han sido sus consecuencias en perjuicio no de Wheelwright personalmente sino de las grandes obras de mejoramiento que le tenian por instrumento y representante.

Es verdad que sin Wheelwright se ha prolongado el Gran Central en la direccion de Tucuman con el dinero procedente del empréstito. Pero cambiando la trocha ancha que queria Wheelwright, para ese camino, por la angosta, se ha invertido en esa obra ménos dinero del que le tocaba, y se ha roto de paso la unidad de trocha, que debia servir para dar á las provincias del Norte la union que debe fortificarlas.

El hecho es que la exclusion de Wheelwright de la obra del Gran Central en sus desarollos ulteriores ha destruido la parte mas esencial de su plan primitivo, que fué unir al Pacífico con

el Atlántico al traves de Chile, de los Andes y del suelo argentino. Que nunca tuvo esa obra un alcance menor á los ojos de Wheelwright y de sus asociados, es lo que resalta del modo mas prominente de sus discursos y de todos los pronunciados en las dos fiestas de inauguracion de los trabajos y del servicio del Gran Central. Como en su discurso de 7 años ántes en el Rosario, Wheelwright repitió 7 años despues en Córdoba, inaugurando el Gran Central que inauguraba el primer trozo del ferrocarril trasandino ó del Pacífico.

El venerable Don Tomas Armstrong, confidente y cooperador poderoso de las obras de Wheelwright en el Plata, dijo estas palabras que descubren los horizontes americanos y vastos del Gran Central: — « Este es el dia mas feliz de mi vida, pues me regocijo al contemplar esta empresa á la que tanto tiempo y penuria he consagrado como Director Residente (miembro del Directorio de Lóndres, en el Plata), y que está llamada á ser la mas grande empresa en Sud-América. En despecho del cólera y de la guerra del Paraguay, no obstante las pérdidas

de buques y las revoluciones que han contrariado nuestros progresos, la hemos llevado hasta lograr un éxito feliz.

« En todo tiempo será este ferrocarril un recuerdo honroso para el gobierno del general Urquiza, bajo el cual tuvo orígen, para el general Mitre, que cavó el primer surco en 1863, y para la administracion de Sarmiento, bajo la cual termina hoy dia. »

El honorable Señor Kirk, ministro de los Estados Unidos, y confidente de las miras de Wheelwright, dijo en esa solemnidad del 17 de mayo de 1870, estas palabras : « No pasará mucho tiempo ántes que la locomotiva del Gran Central escalará los Andes en la manera misma en que el *great Pacific Railway* atraviesa hoy dia el continente de Norte-América. »

Pero nada mas terminante en este punto que el discurso que en esa solemnidad de inauguracion del Gran Central, dirigió al pueblo de Córdoba el mismo Mr. Wheelwright, en mérito de lo cual creemos servir á la historia de su vida reproduciendo su texto notable íntegramente.

A Córdoba.

(Con ocasion de la inauguracon del Gran Central, el 17 de mayo de 1870.)

« Señores y Señoras :

« Permitidme tener el honor de saludaros y ofreceros mis mas expresivas felicitaciones por la llegada del F. C. C. A. á esta ciudad, recorriendo las inmensas llanuras que la separan del Litoral, y formando en la historia del país una nueva era de progreso digna del júbilo con que lo estamos celebrando.

« No es fácil, desde luego, comprender los inmensos bienes que este camino está llamado á producir, acercando y reuniendo poblaciones que han permanecido separadas hasta hoy por tan largas distancias, que solo el gran poder de la locomotora puede vencer.

« Habiendo ocupado una gran parte de mi vida en el establecimiento de la navegacion á vapor, en el mar Pacífico, y en la apertura del Istmo de Panamá, para facilitar la comu-

nicacion con los países atlánticos, he introducido caminos de fierro en Chile y el Perú; su Excelencia el General Urquiza, Presidente de la Confederacion Argentina me invitó en el año 1854, por intermedio de su ilustrado Ministro el Señor D. Mariano Fragueiro, para hacerme cargo de la construccion del ferrocarril del Rosario á Córdoba. Acepté su proposicion, y desde entónces dediqué todos mis esfuerzos á la realizacion de esta grande obra.

« El estado del país, sus guerras interiores, fueron al principio obstáculos insuperables, á pesar de mis mas asiduos esfuerzos, para inspirar confianza á los capitales en un país donde el órden político se encontraba tan poco afianzado.

« En 1862, cuando la República Argentina se encontró completamente unida y el horizonte político se habia despejado, me embarqué para el Rio de la Plata, con el objeto de entrar en negociaciones con el Gobierno Nacional, y poco tiempo despues, tuve la fortuna de celebrar un contrato para la realizacion de esta obra con el ilustrado Señor ministro del Interior Doctor

Rawsson que tanto lamento no ver aquí presente.

« Los trabajos fueron inaugurados por S. E. el Presidente de la República General Mitre, el 20 de abril de 1863, quien removió la primera palada de tierra, dejando así empezada la obra.

« Al regresar á Europa en julio de 1863 para formar la Compañía y encontrar el capital necesario, encontré el espíritu de especulacion en ferrocarriles muy decaido, pero tuve la fortuna de conseguir las simpatías del Señor Don Tomas Brassey y sus socios que son los primeros contratistas de ferrocarriles en el mundo, y á su prestigio y capital, debemos en gran parte la obra que hoy estamos celebrando.

« Hace seis años, Señores, que por la primera vez he visitado esta hermosa ciudad, y no olvidaré nunca el magnífico espectáculo de la recepcion que Vds. me hicieron, manifestándome una confianza ilimitada, de que sus deseos serian realizados. — Es, pues, con el mas supremo placer, que hoy dia tengo la felicidad de presentaros la grande obra concluida. —

« Gracias sean dadas al Señor Supremo que me ha concedido su proteccion durante los diez y seis años que me he ocupado de esta obra y que me ha protegido con su providencia, para ver coronados mis esfuerzos y me ha ayudado á vencer los grandes obstáculos que á veces la han paralizado. »

« En el mismo Córdoba, Señores, recibí la funesta noticia de la guerra con el Paraguay, causa de infinitos y muy graves males que han continuado casi hasta la conclusion de la obra, privándonos de peones, de los terrenos, y causando revoluciones que tanto nos han perjudicado, agregándose á todo esto, los estragos causados por el cólera, cuyos efectos, Vds., Señores, jamas podrán olvidar.

« Señores, mi edad y mis enfermedades no me permitirán tal vez tomar una parte activa é inmediata en la ejecucion de los trabajos para continuar este camino al Norte y al Pacífico, como lo tengo proyectado, pero espero que mis servicios en Europa procurando los capitales que estas obras requieren, serán mas efectivos que aquí.

« Pueden Vds. contar, Señores, con mi fidelidad y mi constancia y con los importantes auxilios de mis socios, con sus capitales y su prestigio para completar las obras que nos sean confiadas, pues creo, que debemos merecer la confianza del Gobierno y del público.

« No me atrevo á hablar del telégrafo eléctrico, porque por mas que estudio en este asombroso agente su relacion con las necesidades de la familia humana, mas enmudecido quedo delante de él. Parece que el gran Dios ha prestado este misterioso elemento, para que se cumplan las palabras de la Sagrada Escritura, donde habla de la fraternidad de todas las naciones de la tierra en paz y union.

« El grande y malogrado Lincoln conmovido, y contemplando á un tiempo la pequeñez de la humanidad ante las grandes maravillas del Hacedor, solo pudo contestar estas memorables palabras á la Reina Victoria, con motivo de la inauguracion del cable trasatlántico que unia los dos mundos :

« ¡ ¡ HÉ AQUÍ LOS PRODIGIOS DE DIOS ! ! »

« Probablemente no pasará el año próximo sin que puedan Vds. comunicarse con sus amigos, viajando por Europa, Asia ó Africa, saludándolos casi instantáneamente, y avisándoles el estado en que se encuentran sus familias; asimismo el comerciante puede pedir de los mercados de Lóndres, de Paris y demas centros comerciales del globo, los efectos que necesite, y anunciar sus remesas correspondientes.

« El pueblo de Córdoba, casi aislado ayer del mundo exterior, hoy se encuentra por medio del ferrocarril y el telegráfo en contacto con los demas pueblos del Universo. »

Quitar á Weelwright de enfrente de esa obra era lo mismo que abandonar para medio siglo la ejecucion de un ferrocarril trasandino; era quebrar esa gran línea y reducir á un camino doméstico, como es hoy el Gran Central argentino, lo que segun el proyecto original debia de ser un camino interoceánico é internacional. Para que eso fuese así era presiso que el trabajo saliese de sus manos fecundas y poderosas, como sucedió en consecuencia del acto oficial que puso en almoneda la concesion

de la obra que por una ley y por un contrato legalizado estaba dada desde muchos años al empresario que habia concebido y creado esa idea gigantesca como él, y el único capaz de llevarla á cabo por entónces. Pensar que otro hombre sin su prestigio en los dos mundos y sin su preparacion de medio siglo en trabajos de esa magnitud ha de ejecutar esa obra con capitales levantados en Inglaterra, nos parece mas que problemático, si no presenta al ménos garantías de que la obra será ejecutada conforme al plan mismo trazado por Wheelwright.

El trabajo de la prolongacion del Gran Central argentino en la doble direccion de los Andes de Chile, y de Tucuman y Bolivia, estaba en manos de empresarios y capitalistas conocidos entre los primeros del mundo entero (como Tomas Brassey, por ejemplo, que ha construido los primeros ferrocarriles de Inglaterra y Francia), y la concesion para esa obra les estaba hecha por una ley, que hemos citado mas arriba : doble razon de dejarla respetada en sus manos hábiles y respetables. Nada justificaba ni sombra de duda acerca de su ca-

pacidad de realizar tales trabajos, con sus capitales particulares. Habian ejecutado ya el ferrocarril Central entre Rosario y Córdoba, verdadera novedad llena de audacia para su tiempo, pues era el primero que se construia en la República Argentina. Los concesionarios habian hecho hacer los exámenes y reconocimientos técnicos para los ferrocarriles de Tucuman y de los Andes, por los ingenieros mas competentes y del modo mas formal. El estudio relativo al de Tucuman, está contenido en un libro de cien páginas grandes comprendiendo la órden dada por los SS. Brassey, Wythes y Wheelwright, en su calidad de concesionarios y empresarios de dicha obra, al ingeniero del Estado Don Pompeyo Moneta, para practicar ese estudio por medio de una carta que es todo un programa científico; y el Informe en que ese ingeniero dió cuenta *á sus comitentes*, los tres dichos señores, del resultado de su trabajo sabio. No era en efecto un simple estudio del suelo que debia recibir los rieles. Era un estudio del terreno comprendiendo noticias infinitas sobre el tráfico, poblacion, aptitud indus-

trial y productiva de las tierras, productos minerales, maderas, aguas potables, rios, carbon mineral, acompañado de mapas y de cuadros numerosos estadísticos. Ese plan de estudios revelaba que los empresarios no contaban con el tesoro argentino, sino con el público de accionistas para la ejecucion de su obra. Ese estudio así desempeñado constituia ya un valor, que les pertenecia ; y el gobierno mismo reconoció su importancia cuando ordenó su publicacion en interes del país, como se hizo en 1867. Los empresarios no aguardaron á terminar el Gran Central hasta Córdoba, para ocuparse de sus prolongaciones. Empezaron á dar su atencion á esos trabajos ulteriores, que les estaban concedidos, desde principios de 1866, es decir, desde cinco años ántes de terminar el ferrocarril de Córdoba. Yo vi en Lóndres en manos de M. Wheelwright una coleccion de muestras de maderas de Tucuman, de que yo mismo nativo de esa Provincia, no tenia idea. Él habia escrito á Bolivia, á un hombre importante de ese país, el señor D. Avelino Aramayo, encargándole de

suministrarle datos, que obtuvo, sobre las condiciones del suelo por donde debia llevar el ferrocarril del Norte, hasta Potosí.

Pues bien : en esa situacion de cosas y de esas manos fué arrancada la obra de que necesitó el gobierno de entónces para hacer valer como razon de ser de un empréstito de treinta millones de pesos fuertes, aplicables en parte á ese trabajo, que el gobierno tomó á su cargo con ese objeto sin duda.

En la historia de un empresario de obras públicas, no están quizas fuera de su lugar las siguientes reflexiones, que nos sugiere el caso que acabamos de citar ménos raro infelizmente que pudiera creerse. En países nuevos en que la habilidad abunda mas que el juicio, se da frecuentemente el nombre de *empréstitos para obras públicas*, á lo que en realidad son *obras públicas para empréstitos*. Así tan pronto como el empréstito es conseguido la obra pública queda sin objeto. Cuanto mas irrealizable mejor sirve la obra á su objeto, que es el empréstito en sí mismo, no la obra. Cuando ésta no es irrealizable, el dinero del

A Córdoba.

(Con ocasion de la inauguracon del Gran Central, el 17 de mayo de 1870.)

« Señores y Señoras :

« Permitidme tener el honor de saludaros y ofreceros mis mas expresivas felicitaciones por la llegada del F. C. C. A. á esta ciudad, recorriendo las inmensas llanuras que la separan del Litoral, y formando en la historia del país una nueva era de progreso digna del júbilo con que lo estamos celebrando.

« No es fácil, desde luego, comprender los inmensos bienes que este camino está llamado á producir, acercando y reuniendo poblaciones que han permanecido separadas hasta hoy por tan largas distancias, que solo el gran poder de la locomotora puede vencer.

« Habiendo ocupado una gran parte de mi vida en el establecimiento de la navegacion á vapor, en el mar Pacífico, y en la apertura del Istmo de Panamá, para facilitar la comu-

nicacion con los países atlánticos, he introducido caminos de fierro en Chile y el Perú; su Excelencia el General Urquiza, Presidente de la Confederacion Argentina me invitó en el año 1854, por intermedio de su ilustrado Ministro el Señor D. Mariano Fragueiro, para hacerme cargo de la construccion del ferro-carril del Rosario á Córdoba. Acepté su proposicion, y desde entónces dediqué todos mis esfuerzos á la realizacion de esta grande obra.

« El estado del país, sus guerras interiores, fueron al principio obstáculos insuperables, á pesar de mis mas asiduos esfuerzos, para inspirar confianza á los capitales en un país donde el órden político se encontraba tan poco afianzado.

« En 1862, cuando la República Argentina se encontró completamente unida y el horizonte político se habia despejado, me embarqué para el Rio de la Plata, con el objeto de entrar en negociaciones con el Gobierno Nacional, y poco tiempo despues, tuve la fortuna de celebrar un contrato para la realizacion de esta obra con el ilustrado Señor ministro del Interior Doctor

del vapor terrestre y marítimo aplicado á la locomocion.

¿Prefieren los gobiernos patriotas dotar á su país de obras de progreso sin sombra de humillacion? Es cabalmente lo que está mas en su mano. Les bastará para ello no cambiar su papel de gobiernos por el de empresarios industriales, y dejar toda la libertad y la iniciativa de esas obras de mejoramiento, al capital privado y á la actividad de los particulares.

El resultado del cambio de plan en la obra del Gran Central argentino, fué la explosion de la crísis nacida del empréstito de 30 millones, á que esa obra sirvió en parte de pretexto, y de las condiciones con que fué negociado y conducido. Hacer del suelo argentino el camino obligado de intercurso entre Europa y Asia, es lo que significaba en sus consecuencias prácticas el ferrocarril trasandino imaginado por Wheelwright desde Chile, y confirmado por

el almirante Fitz-Roy, como presidente de la sociedad geográfica de Lóndres.

A pesar de las últimas palabras mas modestas que de tomarse á la letra, pronunciadas por Wheelwright en su discurso dirigido á Córdoba, inaugurando el Gran Central, él no estaba incapaz de terminar sus grandes trabajos pendientes. Su mero crédito era un poder suficiente para terminarlos sin su accion inmediata. Pero sus fuerzas no estaban agotadas. Aunque viejo en años, no estaba envejecido en sus facultades, y la prueba de ello es que tres años despues de pronunciar esas palabras ejecutó é inauguró el ferrocarril de la Ensenada, uno de sus mas árduos trabajos de Sud-América, si no materialmente considerado, al ménos por su alcance social y político, pues sabido es que ese trabajo significa una revolucion, ó mejor dicho una reforma radical en lo económico y político del organismo constitucional argentino. El solo proyecto de esa obra contribuyó á impopularizar á Rivadavia, ante la rutina colonial, que se considiró amenazada por ese cambio. La cuestion del puerto de Buenos Ayres trasladado á la

Ensenada envuelve las dos mas grandes cuestiones orgánicas de la República Argentina : la cuestion de la renta de aduana, de que se compone principalmente el teroso federal ó nacional, y la cuestion de una apital cpara la República. Wheelwright puso su mano en esas dos cuestiones ardientes y las colocó en el camino de su solucion espontánea, con el candor de un *enfant terrible*, ó por mejor decir, con el candor del genio.

CAPITULO XXVIII

FERROCARRIL Y PUERTO DE LA ENSENADA. — ORÍGEN É IMPORTANCIA DE ESA EMPRESA. — CARTA DE WHEELWRIGHT SOBRE LA ENSENADA.

§

¿Con qué motivo y desde cuándo se ocupó Wheelwright del ferrocarril y puerto á Ensenada, empresa tan secundaria en sí misma si se compara con la del ferrocarril trasandino que lo absorbia? — Precisamente con motivo de esta grande obra y desde que contrató su construccion en 1863. Fiel á su plan de ligar los dos Océanos al traves de Chile, los Andes, y el suelo argentino, él comprendió que el camino que partia del puerto marítimo de la Caldera en el Pacífico debia terminarse en un puerto marítimo del Atlántico, y no en puertos fluviales, como los que tenia en servicio la República Argentina.

El puerto llamado á tener ese papel era el de la Ensenada, situado doce leguas al sud de Buenos Ayres y relegado en el mas completo olvido á causa en parte de esa distancia misma. Suprimir esa distancia por un ferrocarril y hacer de la Ensenada el puerto marítimo de Buenos Ayres fué el pensamiento con que Wheelwright emprendió esa obra, que debia formar la extremidad mas oriental de su gran ferrocarril interoceánico. A ese fin, desde 1863 en que obtuvo la concesion del Gran Central, despues de restablecida la Union entre Buenos Ayres y las Provincias argentinas, compró á Mr. Le Lelievre, la concesion que el gobierno provincial de Buenos Ayres le habia hecho para la construccion de esa línea, y empezó ese trabajo al mismo tiempo que el del Gran Central, que procedia del puerto del Rosario en virtud de la concesion para esa obra, que tuvo lugar durante la separacion de Buenos Ayres. El ferrocarril entre Buenos Ayres y el Rosario estaba ya previsto y determinado por la lógica de las cosas, y su concesion hecha mas tarde á Don Mariano Billinghurst hubiera tenido por ce-

sionario á Wheelwright si su vida hubiese sido mas larga : era el obrero natural de esa línea, llamada á realizar el sueño dorado de Rivadavia, la unidad que necesita la República Argentina para ser mas fuerte que lo son sus vecinos por razon de su unidad misma.

En el mes de marzo de 1870, poco ántes de inaugurar en Córdoba el tráfico del Gran Central, quiso Wheelwright hacer visitar el puerto de la Ensenada á los miembros de ambos gobiernos provincial y nacional, residentes en Buenos Ayres, para ver si conseguia estimular su cooperacion por la inspeccion ocular de sus ventajas, tan maravillosas como desconocidas. A ese fin combinó una excursion de recreo por un vapor que fletó al efecto, á la cual fueron invitados y asistieron el Presidente Sarmiento y su ministro Velez Sarsfield, el señor Castro, gobernador de Buenos Ayres (que ya estaba en la Ensenada), y muchas personas distinguidas é influyentes de la sociedad de Buenos Ayres. La visita tuvo lugar el 25 de marzo de 1870, y su mejor historiador es el mismo Mr. Wheelwright, que dirigió al

Standard, de Buenos Ayres, la interesante carta que repetiremos aquí parcialmente sobre el *Puerto de la Ensenada.*

Buenos Ayres, marzo 26, 1870.

« La excursion de ayer á la Ensenada tuvo por objeto hacer ver á SS. EE. el Presidente y el gobernador de la Provincia y á sus ministros respectivos y amigos cuán hermoso puerto poseia la República Argentina : ni el Presidente ni el gobernador lo habian visto ántes jamas. Ignoro qué efecto ha producido en ellos la vista de esta espléndida bahía : haber encontrado á doce leguas de esta ciudad un puerto natural capaz de alojar un millar de buques y susceptible de mejoramientos respecto de su barra hasta hacerle el canal de los buques ordinarios que visitan el Rio de la Plata, en tanto que su anclaje exterior no tiene tal vez superior en Europa para lo que es seguridad contra los vientos peligrosos para los mas grandes buques mercantes y para los buques de guerra.

« El capitan de la *Decidée*, que ha hecho

un estudio reciente de la Ensenada por órden de su gobierno, hizo últimamente al gobierno nacional la observacion siguiente : « Apénas puede creerse que no teniendo Buenos Ayres un puerto suyo propio, haya venido sufriendo por siglos pérdidas enormes por la inseguridad y peligro de su anclaje ó fondeadero, el inmenso gasto, riesgo y pérdida de tiempo en las maniobras de su comercio, y permanecido así indiferente á este bello puerto de la Ensenada. »

« Tal es el testimonio de un eminente y autorizado comandante frances, el resultado de sus propias observaciones y de su propio trabajo.

« ¿Qué mas puede desear el gobierno de esta República que el complementario testimonio dado al señor Rivadavia hace cerca de medio siglo por el distinguido ingeniero M. Bevans (y tantos otros no ménos competentes) con respecto á la Ensenada y su capacidad para la comodidad de un enorme comercio ; un puerto el mas cómodo y seguro, tan tranquilo, quieto y suave como el Paraná, capaz

en extension ilimitada de muelles, almacenes, diques y que solo requiere un poco de ayuda del gobierno para darle todas las facilidades, que pueden obtenerse en cualquier puerto de Europa?....

« ¿Permanecerán indiferentes y apáticos los gobiernos Nacional y Provincial al tesoro que poseen en el puerto y anclaje de la Ensenada? ¿Seguirán ellos viendo con apatía é indiferencia el miserable estado de cosas que grava al país con pérdida de buques, disipacion de tiempo, robos, etc., á lo ménos en cinco millones de patacones anualmente?....

« ¿No revivirán las ilustradas vistas de Rivadavia, que sin la ayuda de los ferrocarriles (desconocidos en su tiempo) sostuvo con todo su poder el Puerto de la Ensenada, aun con el auxilio lento de un canal?....

« Que la Ensenada está destinada á ser el puerto de Buenos Ayres, no es mas dudoso que saldrá el sol mañana, pues solo es ello una cuestion de tiempo y ese tiempo no está distante.

« Es digno de notar que no necesitamos

almacenes fiscales, desde que el plan es descargar las mercancías desde el buque á un muelle de suficiente anchura y cubierto, lo cual será toda la proteccion requerida en la carga y descarga de los buques á los trenes y de los trenes á los buques.

. . . .

« De usted, etc.

« W. WHEELWRIGHT. »

Todo esto era verdad : el puerto de la Ensenada era un tesoro, que el país tenia sin saberlo y sin aprovecharlo. Pero la revelacion que Wheelwright hizo de ese tesoro, sirvió á nuestra política, no para habilitarlo, sino de espectro aterrador para producir esa grande ilusion que se llamó *puerto de Bateman*, invento que consistia en cavar un rio dentro del Rio, en frente de Buenos Ayres. El puerto de Bateman tenia para la política aludida, además de la ventaja de ser impracticable, la de poder servir de excelente razon para tomar prestados en Lóndres doce millones de pesos,

invertibles en esa obra, y de servir en seguida de mejor razon todavía para no invertirlos en su quimérico objeto. Destinado el empréstito de treinta millones, de que esos doce formaban parte, á obras que Wheelwright tenia entre manos, es imposible dejar sin mencion ese empréstito en la historia de Wheelwright y de sus obras.

Es interesante para la verdad de la historia ver como un empréstito levantado para obras públicas puede venir á servir, no para hacerlas sino para impedirlas. Una de ellas era el puerto dicho de Bateman, aplicándose el dinero tomado para esta obra, en tanto que no se ejecutaba, á la compra de una marina de guerra, y á la vez, á mantener cerrado el único puerto de mar que tenia el país, capaz de abrigar esa marina. Vamos á ver por qué circunstancias ajenas del empréstito, tocó á Wheelwright hallarse en Lóndres, cuando se negociaba ese empréstito, tan conexo con sus obras pendientes en el Rio de la Plata; y cuál fué la actitud que á su credulidad honrada dejó tener la habilidad con que nuestra política sabe frus-

trar el progreso en nombre del progreso, y producir terribles crísis queriendo realizar grandes mejoras.

CAPITULO XXIX

WHEELWRIGHT EN LÓNDRES DURANTE EL EMPRÉSTITO. — MUERTE DE BRASSEY ESTANDO ÉL EN VIAJE.

§

Despues de inaugurar el tráfico del Gran Central hasta Córdoba en 1870, Wheelwright volvió á Lóndres en ese mismo año, en busca del restablecimiento de su salud, que consiguió en efecto al favor de las aguas minerales de Kissengen, en Alemania; y de nuevos elementos para la prosecucion de sus trabajos pendientes en la República argentina.

Como de esos trabajos habia dos que el gobierno de ese tiempo necesitaba tomar á su cargo para dar parte de su razon de ser al

empréstito de 30 millones de pesos fuertes que buscaba en Lóndres, allí se encontró Wheelwright con un doble concurrente para la construccion de las mismas obras y para la demanda de capitales. Una de esas obras era la prolongacion del Gran Central en su doble direccion de los Andes y de Tucuman; la otra era el ferrocarril que debia hacer del puerto de la Ensenada el puerto de Buenos Ayres, dejando sin objeto al puerto de Bateman.

Bastaba esto solo para que Wheelwright, sin quererlo y con solo proseguir una obra de que se ocupaba hacia ocho años, estorbase al gobierno de Sarmiento destinar diez millones del empréstito de obras públicas á la obra de un puerto fantástico en la misma Buenos Ayres segun el plan reciente de Bateman. Este plan tenia un doble mérito para el gobierno precitado, : 1° que halagaba la preocupacion rutinaria é inconcebible, que se opone á que Buenos Ayres cambie su actual puerto fluvial, por su puerto marítimo de la Ensenada : 2° que siendo el plan de Bateman una completa quimera, los diez millones tomados á

préstamo para realizarla quedarian indefinidamente al servicio de necesidades ficticias, como la de buques blindados y armamentos.

Emprender la obra del puerto de Buenos Ayres segun el plan de Bateman era para el gobierno empresario, estorbar á Wheelwright de encontrar capitales para habilitar de hecho el puerto de la Ensenada, venido á ser inútil y redundante por el de Buenos Ayres, segun la idea de Bateman. Este era un medio indirecto de producir ese estorbo; el otro era impedir á Wheelwright hallar cooperadores y capitales en Lóndres por menejos innombrables, ya que no se podia quitarle la concesion por el método empleado en la del Gran Central, á causa de que la concesion para el ferrocarril de la Ensenada era hecha por el gobierno provincial de Buenos Ayres. Callar estos hechos es dejar la verdad de la historia de Wheelwright en el tintero, ó mejor dicho la historia de los intereses materiales argentinos. — Donde ellos han naufragado una vez, pueden naufragar veinte. Es deber de la historia señalar el escollo. En este estudio, el nombre y la personalidad de

Wheelwright simbolizan la industria moderna en sus tribulaciones con las rutinas rancias del sistema colonial, simbolizado por castellanos viejos, disfrazados con trajes parisienses.

Estando Wheelwright en el mar de camino para Lóndres, tuvo lugar la muerte de su eminente colaborador en las obras argentinas, M. Brassey, el mas grande empresario del mundo entero, pues no hay parte de él en que no haya hecho mas de un ferrocarril importante. Si su fortuna ganada en esas obras, puede dar la medida de su capacidad y valor, baste decir que ha dejado á sus hijos una herencia de cien millones de pesos fuertes, sin contar el valor de su crédito que representaba dos veces esa suma, y el valor de su talento incomparable de empresario. Como argentino yo me confieso deudor de este homenaje al hombre que nos ayudó á construir el Gran Central.

Moralmente y por bien calculado interes, estaban sus hijos obligados á proseguir la cooperacion de su padre en las obras argentinas de Wheelwright. Pero ante la concurrencia de un

gobierno que aspiraba á hacerse constructor, se concibe fácilmente que los herederos de las obligaciones de Brassey, deseasen evitar esa concurrencia: ellos que estaban acostumbrados á ver solicitado, no repelido su nombre y su concurso por los grandes gobiernos. Quien perdió perdiendo la cooperacion de los Brassey no fué Wheelwright, sino el país, que necesitaba de sus capitales particulares dispuestos á emplearse en obras, que no necesitaba ni sabia hacer el gobierno con dinero tomado á préstamo. Wheelwright tuvo noticia de gestiones practicadas para quitarle esa cooperacion importante imposibles de aplicarse á otro orígen que la concurrencia de un empresario oficial.

CAPITULO XXX

QUIÉN SERVIA MEJOR EL INTERES ARGENTINO, SI WHEELWRIGHT Ó EL PRESIDENTE SARMIENTO. — LAS OBRAS DE WHEELWRIGHT ERAN IDEAS DE RIVADAVIA.

§

Pero contrariar á Wheelwright en sus obras argentinas era dañar al país en sus mas caros intereses segun los han entendido sus mejores hombres; era contrariar á Rivadavia en los trabajos que quiso llevar á cabo y cuyos simples proyectos forman su gloria mas legítima. Todas las obras que Wheelwright ha realizado ó intentado realizar en el Plata por via de industria privada, son ideas que Rivadavia sirvió con la mira patriótica, de constituir á su país en Estado unitario y fuerte en razon de esa unidad misma, que hace ser fuertes á sus dos vecinos, Chile y el Brasil : los dos Estados que circundan al Estado argentino y que deben

á la unidad la estabilidad que los asemeja, no obstante su diversidad de forma de gobierno. Interesa á nuestro propósito hacer notar que esos dos países deben su centralizacion á su capacidad de viabilidad ó de comunicacion. Los dos están formados á lo largo de la Reina de las vias, que es el mar; Chile es una zona marítima, y el Brasil empezó por ser un perfil, una costa marítima, poblada, segun observa Malte-Brun, como los mismos Estados Unidos empezaron : no se han poblado en lo interior sino despues y poco á poco. Pues la República Argentina (sin contar con su inmensa costa marítima desierta), es mas capaz de unidad por la viabilidad de todo su suelo nivelado naturalmente, que lo son sus dos vecinos con sus territorios montañosos y fragosos.

En busca de la homogeneidad, que dan las vias de comunicacion, queria Rivadavia para su país los mejoramientos, que Wheelwright ha realizado ó comenzado á realizar con las miras altas de su industria honrada. Tales son :

1° El Puerto de la Ensenada, ó mejor dicho el puerto marítimo que Rivadavia y Wheel-

wright han querido dar á Buenos Ayres, como su puerto propio y natural, que es.

2º El *canal de los Andes*, que queria Rivadavia cuando no habia ferrocarriles; ó su equivalente el *Gran Central*, que Wheelwright ha comenzado entre el litoral y los Andes.

3º Las colonias que tanto quiso Rivadavia, y que Wheelwright ha comenzado á realizar á los lados del Gran Central. No hay colonizacion posible donde el colono no puede sacar y vender lo que produce, por caminos buenos, fáciles y baratos.

4º La cuestion de una capital para la Nacion en que, segun Rivadavia, estriba toda la organizacion argentina, hecha posible por el ferrocarril de Wheelwright, que hace de la Ensenada el puerto marítimo de Buenos Ayres, para la exportacion de nuestra infecta riqueza compuesta de cueros, lanas, cuernos, carnes, sebos, cerda, etc., guardando Buenos Ayres la limpieza y confortable que conviene á la Capital de un gran país.

Todo eso queria Rivadavia, y Wheelwright

ha dado todo eso al país argentino en la forma mas adelantada y perfecta. Basta esto solo para estimar el valor social y moral de Wheelwright como empresario, y el de Rivadavia como estadista. Por la índole de sus trabajos tan nobles y tan útiles para el Rio de la Plata, Wheelwright ha sido el Rivadavia de la industria argentina.

Esas obras no son inconexas, no son trabajos sueltos y aislados emprendidos á la casualidad, por el estadista para ganar opinion, por el empresario para ganar fortuna. Son obras, que se dan la mano, que forman un sistema y ceden á un próposito comun, á saber : el progreso del país, que interesa tanto al patriota como al industrial eminente.

Todas las obras de Wheelwright en el Plata se refieren al plan y pensamiento de una sola, que es el ferrocarril de los Andes, destinado á unir los dos océanos Atlántico y Pacífico, y hacer del suelo argentino la ruta internacional mas corta y mas cómoda del Asia y de la Europa. De esa grande via son fragmentos ó pedazos constitutivos el actual *Gran Central*

entre Rosario y Córdoba, y el ferrocarril de Buenos Ayres al *puerto marítimo* de la Ensenada, en el Atlántico (porque Buenos Ayres puede ser y será un *puerto de mar,* en lugar de ser un puerto de Rio ó de Riachuelo, desde que así lo quiera una ley inteligente). Hablar de inmigracion, de colonizacion, de poblacion, y querer fomentar esas cosas por otro medio que dotando al país de un puerto de mar digno del comercio que forma su vocacion, es hablar de lo que no se entiende. Aspirar á tener una marina y una marina de guerra, á ser un país marítimo y tener un comercio marítimo, y empeñarse en mantener cerrado el único puerto de mar que tiene el país, es propio de un empirismo abyecto y vergonzoso.

En la mente de Wheelwright, la *Caldera* y la *Ensenada* debian ser los dos puertos marítimos, que formasen los extremos occidental y oriental del ferrocarril internacional de los Andes. No comprende á Wheelwright ni sus obras el que mira de otro modo la unidad de su labor. No le prestamos aquí concepciones que no le pertenezcan; concebidas y mante-

nidas por él desde mucho tiempo, no hubo ocasion solemne en que no las diese á conocer; cuando mandó sus ingenieros desde Chile, es decir desde la Caldera, cuando inauguró los trabajos del Gran Central en el Rosario, y cuando inauguró su tráfico despues de terminado hasta Córdoba. Por fin está eso previsto en el contrato mismo de su concesion obtenida por tercera vez en 1863.

Esa es la obra frustrada por la política que sacó su direccion y ejecucion de manos del único hombre capaz por su importancia rara de llevar á cabo tan importante empresa. Sigamos el hilo de esa transformacion deplorable, no por un estéril espíritu de crítica, sino con el interes histórico de señalar el punto en que se rompió esa especie de cable interoceánico, para saber como en otro, donde buscarlo cuando se trate de concluirlo.

8

Wheelwright llegó á Lóndres á fines de 1870, durante la invasion de la Francia por los Ale-

manes. Esa guerra oscurecia el horizonte para las especulaciones de la industria europea, pero lo abria para las de América, en cuya direccion llevaban sus ojos los capitalistas intimidados. Esa situacion favoreció grandemente la negociacion del empréstito argentino de treinta millones de pesos fuertes, como hubiera servido á Wheelwright para encontrar capitales privados si se hubiera dejado que realizara con ellos, como podia y deseaba, las obras que tenia pendientes á su cargo por concesiones solemnes. Para que esas obras, invocadas como objeto de un empréstito superfluo, ayudasen moralmente al éxito de su negociacion, se dejó creer en Lóndres que el constructor de ellas seria el mismo Wheelwright; y para facilitar la formacion de esa creencia, se le dejó creerlo así á él mismo. Mr. Wheelwright pensó en efecto que el dinero procedente del empréstito, seria puesto en parte á su disposicion para la construccion de sus obras. Habria sido al ménos un modo de compensarlo moralmente del despojo de negocios que le estaban concedidos. Cuando un amigo le decia, que en el

interes de sus obras y del país argentino, deseaba que el empréstito fallase, la rectitud de Wheelwright se sentia como escàndalizada. Por ese su modo de ser, otro amigo y cooperador suyo, no ménos recto que él pero mejor conocedor del país, solia decirle irónicamente, que nunca haria gran cosa como empresario porque no entendia de intrigas. Sin embargo ese hombre que no conocia mas que el camino recto, no tuvo necesidad de intrigas para llevar á cabo las mas grandes empresas industriales de que se honre la América del Sud.

Para ese doble juego, de servirse de Wheelwright en contra del mismo, usó el gobierno que aspiraba á suplantarlo, de sus agentes oficiales. No habia empréstito posible, si Wheelwright abria la boca para contrariarlo; no lo habia tampoco, si conservaba intacta su capacidad de obtener capitales por sí mismo, aplicables á una parte de esas obràs, que le estaban ya concedidas. Fué con estas dos miras contradictorias que el gobierno empresario, fué servido por sus agentes que frecuentaron á Wheelwright, para aprovecharlo por una

parte, y para descartarlo por otra en el interes del empréstito, ya que no de las obras públicas y del país. La actitud de Wheelwright fué siempre digna y circunspecta. No contrarió el empréstito, pero tampoco lo ayudó de otro modo que por su neutralidad inevitable. Miéntras el agente deplomático cultivaba al empresario ilustre (que no conocia), el agente financiero del empréstito para obras públicas (que lo conocia), no visitaba al presunto constructor de esas obras (que yo sepa).

Entre tanto no se hablaba sino de dos grandes y portentosas superfluidades : el puerto de Bateman en Buenos Ayres — antítesis del de la Ensenada, — y el *survey* del ferrocarril trasandino de Buenos Ayres á Chile por el paso del *Planchon*, — antítesis del ferrocarril trasandino de Wheelwright por el paso de San Francisco. Eran las quimeras puestas en campaña contra las realidades por la habilidad de los políticos. Desgraciadamente el resultado de esas habilidades sin juicio ni patriotismo, ha sido al fin : 1°, dejar á la República Argentina endeudada en treinta millones de pesos, en cuyos

intereses tiene que invertir gran parte de su renta ordinaria : 2°, para dejar el Haber nacional, exhausto de lo mas de esos millones : 3°, para dejar á la Nacion sin la ventaja de la obra del camino trasandino, que debia convertirla en ruta real del intercurso entre el Asia europea y la Europa misma : 4°, para dejarla sin la cooperacion de Wheelwright y de sus poderosos amigos en obras imposibles para empresarios de menor talla : para crearle por fin la tremenda crísis que quiera Dios no degenere en dolencia crónica.

CAPITULO XXXI

CIRCUNSTANCIAS ACCIDENTALES, QUE FACILITARON LA TERMINACION DEL FERROCARRIL DE LA ENSENADA.

§

Lo único que esas habilidades no alcanzaron, fué frustrar la obra del ferrocarril de la Ensenada, por esta razon sencilla, que su cons-

trucion no necesitó del gobierno argentino ni concesion, ni privilegio, ni garantía, ni subvencion alguna estimulante ó auxiliar.

Despues de hacer una excursion á los Estados Unidos, para visitar por la última vez á su país nativo y á su familia originaria, Mr. Wheelwright regresó al Rio de la Plata en 1871.

No tardó mucho en verse excluido de la obra del ferrocarril de Tucuman, prolongacion del Gran Central, que le estaba concedida por una ley, y para la cual habia hecho hacer á sus expensas un estudio profesional y científico de proyeccion, con los primeros ingenieros del país. Pero le quedaba otra obra, que no podia quitarle por artificios legales el gobierno que no se la habia concedido. Esta obra era la del ferrocarril y muelle del puerto marítimo de la Ensenada. Esta obra al parecer pequeña bastaba para hacer inolvidable á su autor en el Rio de la Plata, si otras obras gigantescas no llevasen su nombre.

La obra del ferrocarril y puerto de la Ensenada tiene el valor y sentido de una revolucion política, social y comercial en la Repú-

blica Argentina, sin que Wheelwright al emprenderla hubiese tenido en mira estas fases de su empresa, puramente industrial para' él. Estas condiciones de la obra, explican, sin embargo, la lentitud con que marchó su construccion, empezada la cual en 1863, casi al mismo tiempo que la del Gran Central, no concluyó sino dos años despues de esta última. ¿Cómo se explica la especie de tregua ó suspension que hizo la resistencia con que Wheelwright luchó por años, en la ejecucion del ferrocarril de la Ensenada? Empezado en 1863, todavía en 1871, estaba como en principios ese camino de 30 millas. Se explica su terminacion inesperada por dos circunstancias casuales, sin las cuales sabe Dios si no hubiese Wheelwright concluido su existencia ántes que esa obra: 1ª la noticia que se obtuvo en 1870, de los estudios hechos por la marina francesa del Puerto de la Ensenada, segun los cuales hubiese sido escandaloso continuar teniendo cerrado un puerto de primer órden, de que todas las marinas del mundo carecian allí para su seguridad y reparacion: 2ª la otra circunstancia fué la explosion de la epidemia espantosa

de 1871, que llegó á hacer 600 víctimas por dia en Buenos Ayres, y se atribuyó á los Mataderós y Saladeros de que estaba rodeada esa ciudad, cuya sanificacion requeria su alejamiento á otro puerto de exportacion ménos poblado. Esa via, fué la *via sacra* de Wheelwright. Cada paso fué un suplicio. Baste decir que en el término de ella estuvo el de su vida misma. Allí en efecto acabó su carrera donde mismo dió principio para Sud-América, 50 años ántes, por su naufragio en *Quilmes.* Es que en esa obra, el ferrrocarril es lo accesorio, el puerto es lo principal. Toda la importancia inmensa de ese corto ferrocarril consiste en que él suprime la distancia que separa á Buenos Ayres de su puerto de mar. Es como esos caminos que suprimen los istmos, cortos pero inmensos por el valor de los términos que ponen en contacto.

Para acabar de comprender las resistencias y la lucha en que ha caido Wheelwright, aunque gloriosamente, interesa al sentido de su vida estudiar el significado económico y político del ferrocarril y del muelle que hacen de

la Ensenada el Puerto de Buenos Ayres y el mejor puerto de esa region de Sud-América, sin excluir el de Montevideo. Este estudio es además de general interes, porque él hace conocer uno de esos escollos que ha dejado el régimen colonial, en que pueden sucumbir nuevas empresas de progreso, por no decir el progreso entero del Rio de la Plata. La cuestion de puerto en la República Argentina, envuelve la cuestion de una capital para residencia de su gobierno general, con poder *inmediato, local* y *exclusivo* en ella. Así la cuestion de una capital viene á ser toda la cuestion del gobierno en ese país, no solo en la opinion de Rivadavia, su mas grande hombre de estado, sino segun su constitucion presente, para la cual el poder mas esencial del gobierno nacional es el de legislar y administrar la capital de su residencia de un modo *inmediato*, *exclusivo* y *local*. Así la cuestion de capital, no es cuestion de residencia del gobierno, sino de la parte mas esencial del poder del gobierno. Esa cuestion está sin resolverse. Y como ella comprende en ese país, la de su deuda pública, sistema de ha-

cienda, ferrocarriles, telégrafos, bancos, tratados extranjeros, dejar sin solucion esa cuestion es mantener en crísis permanente la política, el comercio, las relaciones extranjeras, la vida entera del país. Ahora bien: el puerto de la Nacion en la Ensenada, es la constitucion virtual é implícita de la República Argentina con Buenos Ayres por capital, es decir con el gobierno nacional investido del poder *inmediato*, *exclusivo* y *local*, que le da la constitución en la ciudad capital de su residencia obligada, y que hoy no tiene, como es sabido, en la ciudad de Buenos Ayres.

A esa necesidad fundamental de órden comun responde admirablemente la obra industrial de Mr. Wheelwright en la Ensenada, y de ahí la resistencia que ha encontrado en la política, que consiste en mantenerla indecisa ó en dejar su solucion al tiempo, como si el tiempo bastase para que la provincia de Buenos Ayres se canse de poseer la ciudad de su nombre y quiera cederla á la Nacion, á medida y por razon de que esa ciudad se hace mas grande, mas bella y mas interesante!

La sensatez de Buenos Ayres tendrá un dia que tocar con la mano esta verdad del mas simple buen sentido : si esa ciudad no quiere ser la capital de los argentinos, es decir gobernada por ellos con poder *inmediato*, *local* y *exclusivo* en su ciudad, tendrá que ser capital de Buenos Ayres y de las Provincias argentinas, la ciudad de Rio de Janeiro; pues está la capital de un país en realidad allí donde está el ascendiente predominante, que gobierna sus consejos y sus destinos, aunque sea bajo la apariencia de un país independiente y extranjero. La República Argentina sin capital, es una dependencia virtual del Brasil, con todo su exterior de Nacion independiente. Si yo pudiese hacer leer este aserto á Rivadavia, estoy cierto de que le tendria por testigo de su verdad.

Libre de toda otra preocupacion, Wheelwright contrajo su actividad á la conclusion del ferrocarril y del muelle de la Ensenada. Puestos por él en manos de los contratistas SS. Simpson y Ariagno, los trabajos marcharon con tanta rapidez, como habian sido lentos ántes de eso.

8

Inauguracion del tráfico hasta Quilmes.

El 18 de abril de 1872, tuvo lugar la inauguracion solemne de la línea hasta la estacion de *Quilmes*. Mas de cuatrocientas personas venidas de Buenos Ayres por un tren especial, se unieron á la poblacion de Quilmes para solemnizar el evento. Entre ellas descollaban el señor Obispo Aneiros, los ministros del Presidente (ménos este personaje, que brilló por su ausencia), el señor Castro, gobernador de Buenos Ayres y otras notabilidades del país. Despues de la ceremonia de inauguracion fueron pronunciadas algunas palabras dignas de recordarse. El gobernador de Buenos Ayres dijo que de las muchas líneas de ferrocarril que se habian construido en esa Provincia era esta la primera que lo habia sido sin subvencion ú otra clase de ayuda del gobierno. Cuando esta compañía necesitó de tierra, la compró ú obtuvo sin auxilio alguno del Estado, lo que

mostraba el espíritu de progreso, que diariamente se desenvolvia, y el cual tenia su mas grande representante en la persona de su amigo el señor Wheelwright. » Respondiendo á estas palabras dijo Mr. Wheelwright que agradecido como estaba del cumplimiento del señor gobernador Castro, él nada ambicionaba sino á ser un hombre esencialmente de trabajo. Recordó que habia llegado náufrago en ese lugar, casi sin zapatos; que los argentinos lo habian recibido cordialmente, y se aprovechaba con orgullo del camino inaugurado en parte en ese dia, para ofrecérselo como recompensa de su inolvidable hospitalidad. — El D^r. Velez Sarsfiel, ministro del Presidente, celebró la obra de Wheelwright, cuidando de no pronunciar su nombre. — El pueblecito de *Quilmes*, situado en la márgen del Plata, sobre una altura que domina sus aguas, á diez millas al sud de Buenos Ayres, estaba poblado de 2,500 habitantes en 1872. Colocado á media hora de Buenos Ayres por el ferrocarril, se puede decir que hoy forma un lindo barrio de esa ciudad. Mas de la mitad del

distrito de Quilmes pertenece á residentes ingleses, pero su poblacion abunda de vascos, italianos y canarios, y en especial de Americanos del Norte.

Miéntras se inauguraba el ferrocarril hasta Quilmes, seguian activamente los trabajos hácia la Ensenada, y al terminar ese mismo año de 1872, toda la via estaba construida hasta tocar el puerto de mar que Buenos Ayres debia desde ese dia, á Dios primero, y en seguida á M. Wheelwright.

CAPITULO XXXII

INAUGURACION DEL FERROCARRIL DE LA ENSENADA PARA EL SERVICIO PÚBLICO. — SE AGRAVAN LOS MALOS AUGURIOS DE CÓRDOBA PARA WHEELWRIGHT. — DISCURSO HISTÓRICO DE WHEELWRIGHT SOBRE EL PUERTO DE LA ENSENADA. — DESDE ESE DIA EL PRESIDENTE SARMIENTO SE ABSORBE EN LA OBRA DEL PUERTO DE BATEMAN. — EXPLICACION DE ESTA ANOMALÍA.

La inauguracion del ferrocarril de la Ensenada, para el servicio público, tuvo lugar el

31 de dicembre de 1862. Se habia inaugurado su trabajo por la mano misma de Wheelwright, en 1863, el aniversario del natalicio de Washington. En setiembre del año de 1865, se abrió la línea hasta Barracas, y poco despues una rama hasta la Boca. La prolongacion de esta línea á la Ensenada, una distancia de 30 millas, era lo que se celebraba el 31 de diciembre de 1872, oficialmente. En la realidad se celebraba un hecho inmenso, — la inauguracion de un puerto. Era el secreto de tanto entusiasmo. Todo cuanto Buenos Ayres contenia de personas importantes se encontraba en la Ensenada en ese dia, por invitacion de Mr. Wheelwright. La obra y la empresa como se sabe eran del todo privadas, sin embargo de ser del mas público interes. Sentados los invitados á la mesa, empezó á llover á torrentes. Una imaginacion supersticiosa hubiese creeido que caian lágrimas del cielo. Lo cierto es que no faltaron en el corazon de Wheelwright. Mas de un destino se inauguraba en ese dia. Era una fiesta hermosa y triste á la vez, como fué la del Gran Central en Cór-

doba. Pero si entónces delegó el presidente Sarmiento en su ministro Velez Sarsfiel el papel de lastimar á Wheelwright por el silencio ultrajante de su nombre benemérito, el dia y en el acto mismo en que un trabajo suyo era un triunfo de la civilizacion para la República Argentina; esta vez se encargó de ese papel el mismo presidente en persona, por su discurso en que no habló sino de sí mismo, y no calló sino el nombre de Wheelwright, en el festejo de una obra que era toda de Wheelwright, y en nada del gobierno. No nombró á Wheelwright sino para decir que dos años ántes habia venido con él por agua á la Ensenada. Sin embargo él empezó su discurso con estas palabras: « Este es un gran dia para la República Argentina: otro nuevo ferrocarril. » Y el grande hombre á quien la República Argentina era deudora de ese gran dia, recibia por cumplimiento solemne del órgano de esa Nacion, el silencio ofensivo de su nombre glorioso. — Segun el Presidente la *grandeza del dia*, consistia en un ferrocarril de 30 millas. El señor gobernador Acosta, que enmendó

honorablemente la falta del Presidente, no pronunció sin embargo la palabra *puerto*; y era un puerto entre tanto, todo lo que se celebraba. ¿Quién lo dijo así? El autor mismo de la obra inaugurada y de la fiesta.

El discurso de Mr. Wheelwright está lleno de enseñanza y merece no olvidarse porque fué el último que pronunció en su vida.

...« El principal objeto, dijo, que nos reune aquí en este dia, es inaugurar para el tráfico público el ferrocarril que une este magnífico puerto de la Ensenada con la capital. En este año cabalmente se cumple medio siglo desde mi primera visita á la Ensenada, en que por primera vez comprendí sus naturales ventajas y su inmensa importancia comercial, que nunca he olvidado desde entónces. Hará cosa de diez años que compré á M. Le Lievre, la concesion que le habia hecho el gobierno provincial para la construccion de esta línea, y di principio al trabajo. No me detendré á enumerar todos los impedimentos y dificultades que encontré, y á no ser por la firme conviccion que siempre tuve y la moral certidumbre de los in-

calculables beneficios que esta línea aseguraria á este país, no hubiese tenido bastante resolucion para persistir hasta ver concluido el trabajo.

« La espléndida expansion de agua que desde aquí vemos, puede ser utilizada para los bajeles que trafican con el Rio de la Plata, dándoles proteccion contra los vientos y tempestades á que hasta ahora están expuestos... « No necesitamos ponderar las ventajas de este puerto, que tanta admiracion causó al célebre patriota argentino Dr. D. Mariano Moreno, que usó de todo su influjo para hacer de él el verdadero puerto de Buenos Ayres. Por siglos la Ensenada atrajo la atencion de los marinos, especialmente de los oficiales navales de esta República, de España, Francia é Inglaterra; y sus ventajas para un arsenal han sido siempre altamente apreciadas. Si el ilustre argentino Don Bernardino Rivadavia, á quien tuve el honor de conocer en 1822, cuando se exploraba el puerto, hubiese tenido á su disposicion tan poderosos elementos como el buque de vapor y el ferrocarril, no es mucho decir que

hace tiempo que esta Ensenada hubiera sido un puerto favorito y seria hoy el emporio marítimo de Buenos Ayres, lo cual hubiera dado al tráfico toda clase de conveniencia y proteccion, sin necesidad de establecer fuertes derechos de puerto, salvando así para el país millones, que la falta de un puerto ha hecho perder por tantos años. Este conocedor profundo de las conveniencias del comercio y del progreso, ansioso de acrecentar el tráfico extranjero con este país, porque sabia que de ello depende su prosperidad, estaba convencido de que la mejor via para obtenerlo, era conceder al comercio y á la navegacion toda la posible conveniencia. No olvidando al mismo tiempo, que la Ensenada presentaba elementos poderosos para proteger las aduanas y el tesoro nacional, cortando de raíz el contrabando, conocia la materia por todos sus aspectos.

« La construccion del muelle en la Punta de Lara, que como habéis visto, Señores, ha sido ya comenzada, tiene por objeto presentar al tráfico un servicio inmediato, miéntras se llevan á cabo los trabajos del puerto de la Ense-

nada. Dentro de cuatro ó cinco meses, espero ver los buques amarrados á este muelle y descargando su cargamento en los carros del ferrocarril, que los conducirá á la capital, en dos ó tres horas, y á un precio de dos patacones mas ó ménos por tonelada, es decir la mitad del costo presente en lanchas descubiertas, y las mercancías conducidas á la ciudad en wagones cubiertos y tal vez á cargo de un oficial de aduana, no estando así expuestas en adelante al tiempo, deterioros y robos, y las aduanas vencedoras del contrabando.

« Cuando las mejoras propuestas para la Ensenada estén terminadas, las conveniencias serán todavía mayores... Con esas conveniencias en los muelles, yo creo que el movimiento puede ser estimado en mil á dos mil toneladas cada 24 horas, y que una igual cantidad de producto puede ser embarcada de allí.

« Es de esperar que el gobierno nacional en vista de la importancia de la Ensenada, no tardará en dar su poderoso apoyo para la ejecucion de los trabajos señalados en mi peti-

cion y en el informe de M. Coghlan, ingeniero, como igualmente una estimacion del costo, que ha sido elevado por la *Oficina de ingenieros nacionales*, á docientos mil patacones, (200,000), recomendando los trabajos á la especial atencion del gobierno. M. Coghlan cree que con la ayuda de una draga, será bastante un año para poner al puerto en condicion capaz de admitir bajeles de ultramar de ordinaria dimension, pero cuando llegue á ser necesario tener mayor profundidad de agua ó nuevos diques, será necesario trazar nuevos planos y nuevos cálculos.

« Terminando estos breves reparos, yo apelo fervientemente á S. E. el Presidente de la República para que quiera darme todo el apoyo y asistencia que reclama una obra tan importante para este país, obra destinada á dar á esta República uno de los mas seguros y mejores puertos del mundo, y que está llamado á ser y será el orgullo de la Nacion. »

Se ve que Wheelwright pedia el apoyo del gobierno, no para su obra del ferrocarril de que el muelle de la Punta de Lara era un coro-

lario, sino para la obra del puerto. Él era dueño del ferrocarril y del muelle, su prolongacion hidráulica, pero no del puerto, que era propiedad del Estado. Luego el apoyo que Wheelwright pedia al Presidente Sarmiento, se resolvia en una súplica de que llenase los deberes de su oficio en favor del país. Pero ese apoyo que Wheelwright le pedia fervientemente para habilitar el primer puerto de la República, léjos de dárselo, el presidente pedia fervientemente á Bateman, que lo aceptase para construir su puerto de las *Mil y una Noches* en la ciudad de Buenos Ayres, que el presidente dañaba pretendiendo halagar. Miéntras negaba dosientos mil pesos para habilitar materialmente el puerto de la Ensenada, daba esa misma suma á un empresario residente en Lóndres, por los planos de un puerto imposible en Buenos Ayres y le ofrecia doce millones para la construccion de esa obra. Es de admirar que nunca dió el gobierno de Sarmiento mayor y mas solícita atencion al proyecto de Bateman que al fin de 1872, es decir, cuando se terminaba el ferrocarril y el mue-

lle del puerto de la Ensenada, y cuando un puerto en Buenos Ayres dejaba de ser indispensable

Es justo reconocer que en esa actitud no servia el presidente Sarmiento ningun odio personal contra Wheelwright. Él servia simplemente dos intereses : el de su propio egoísmo en este sentido, que el *puerto de Bateman* en lugar del puerto de Wheelwright, queria decir doce millones de pesos fuertes en manos de su gobierno, tomados á préstamo para esa obra imposible, y destinados, por lo tanto, á quedar indefinidamente en ellas para aplicarse á otras necesidades de su poder. Le servia de paso esa resistencia á la obra de Wheelwright, para afianzar su poder en la ciudad del viejo puerto en que él residia, halagando la rutina, que preferia el puerto de Bateman aunque fantástico, porque estaba en Buenos Ayres, al de Wheelwright, aunque real, porque estaba fuera de esa ciudad. Tal actitud no venia de un designio de dañar á Wheelwright, ni en el presidente ni en sus ministros, es nuestra opinion. Wheelwright

era incapaz de inspirar enemistad á nadie. Nacia meramente de ausencia de un patriotismo elevado, como el de Rivadavia y Moreno, cuyas ideas ponia Wheelwright en obra.

Wheelwright se ha hundido en el abismo en que sucumbió Rivadavia, por servir la misma causa del progreso de la República argentina, contra la rutina colonial, explotada por un egoísmo sin escrúpulos. Es la tumba gloriosa de todas las nobles intenciones. Los dos han caido con gloria, pero Wheelwright ha unido á la suya, la felicidad de dejar concluidas unas y empezadas otras, las grandes obras de mejoramiento argentino, que llevarán á cabo los que en lo futuro aspiren al honor de esos grandes en los anales de la historia americana.

Esto no es decir que la mala política haya conseguido enterrar al progreso argentino. Es presiso admitir que los países del Plata tienen causas que los hacen prosperar con independencia de sus gobiernos, cuando se ve que su progreso no ha cesado de proseguirse de un siglo á esta parte aun con sus peores gobiernos, sin excluir el gobierno mismo colonial. Este es un

hecho que la historia confirma y que la razon concibe y demuestra, desde luego por las ventajas del suelo y de su geografía, y en seguida, y sobre todo, porque el progreso de esos países no es en cierto modo sino el progreso trasalántico de la misma Europa. Esto hace que las crísis de esos países americanos tengan su remedio natural y pronto en ese doble órden de causas naturales de vida y progreso general y solidario, como se ve confirmado todos los dias.

Estas consideraciones de carácter personal, no son impropias de este estudio, en que importa dejar bien señaladas las responsabilidades en que Wheelwright no incurrió jamas por acto alguno imprudente, que dañase el éxito de las obras confiadas á su celo y capacidad por sus numerosos comitentes; y que pesan y deben pesar sobre una política sin altura, sin luz y sin patriotismo, mas dañina para el país, que el odio del enemigo extranjero.

Un año despues de la muerte de Mr. Wheelwright en agosto de 1874, Mr. William Petty, piloto de los vapores ingleses de la *Royal Mail* del Plata, á invitacion de Mr. J. C. Simpson

practicó una visita de exámen á la Bahía y Puerto de la Ensenada, auxialado por numerosos oficiales competentes, y su resultado (contenido en un Infórme, inserto en el *Standard* de Buenos Ayres del 14 de agosto de 1874), confirmó en todo los anuncios de Mr. Wheelwright. — Mr. Petty dice, que encontró al puerto de la Ensenada con agua sobrada para fondear cerca de sus muelles, el dia que el de Buenos Ayres estaba casi seco, y barada y encallada una mitad de los buques allí estantes. Segun su Informe, el anclaje y la descarga en los muelles de la *Punta de Lara* y de la Ensenada, para los vapores de la Línea y en general para todo vapor grande, ofrecen estas ventajas sobre el puerto de Buenos Ayres : 1° que el viaje de los vapores se acorta de 40 millas : 2° que en estado de mal tiempo los buques podian atracar á los muelles de la *Punta de Lara* y de la Ensenada para descargar, sin el menor riesgo para las mercancías, para los pasajeros y para la correspondencia : 3° que el muelle de la Punta de Lara, de 1845 piés de largo, tenia á lo largo rieles para wagones,

distaba 31 millas de Buenos Ayres para donde el viaje por ferrocarril, era de poco mas de una hora y cuarto: 4° que el desembarco de pasajeros y mercancías en el puerto actual de Buenos Ayres requeria tres trasbordos, uno del Vapor de la Línea á un vaporcito menor, otro á un bote abierto, otro á una carretilla, y de ahí al muelle en que no entraban coches.

CAPITULO XXXIII

EL ÚLTIMO TIEMPO DE WHEELWRIGHT EN EL RIO DE LA PLATA. — SU ÚLTIMO VIAJE Á INGLATERRA Y SU MUERTE EN LÓNDRES EN EL MISMO AÑO DE 1873.

§

Si la inauguracion del Gran Central en Córdoba señaló el dia en que comenzó la caída de Wheelwright como grande empresario, la del ferrocarril de la Ensenada fué la de su desaparicion del drama argentino y Sud-Americano.

Su salud, minada ya por los años, no pudo resistir á los sinsabores de esa vida de lucha. Todavía tenia mucho que hacer en el Plata con solo ocuparse de terminar y desenvolver sus obras ya realizadas. Le faltaba terminar ese grande y bello trabajo del muelle de la Punta de Lara en el puerto de la Ensenada. Las colonias plantadas por él en los flancos del Gran Central, debian crecer bajo su vista fecunda, hasta formar un estado modelo en el Estado argentino. Visitándolas á principios de 1873, fué obsequiado con un almuerzo que se le dió en la Estacion de la *Cañada de Gómez*. « En aquella ocasion, dice un escritor que asistió á esa fiesta, el señor Wheelwright hizo votos por la prosperidad del país, que, segun sus vistas, tenia que alcanzar muy pronto á grandes destinos. Entusiasmábase él mismo al calor de sus propias ideas, diciendo que ántes de 20 años el trayecto del Central, no seria mas que una prolongada Alameda, un Boulevard de 80 leguas, á cuyos flancos se alinearian los mas hermosos planteles de agricultura, por métodos perfeccionados. » Dejó esos lugares,

que le debian el ser, para volver á Buenos Ayres, con el presentimiento triste de que no volverian sus ojos á ver « aquellas vírgenes y hermosas praderas, que su genio habia transformado en centros coloniales de vida y movimiento industrial » — dice el escritor citado. Los consejos de sus médicos le indujeron á dejar á Buenos Ayres por Europa casi á mediados de 1873. Se embarcó en un estado lamentable de salud, sostenido casi en los brazos de los que le acompañaban. Su médico el Doctor Olguin, llegó á temer que no llegase á Europa. Mejorado un tanto en el mar, pudo tener fuerza para desembarcar en Southampton y dirigirse á Lóndres, donde tenia su casa propia, en Regents Parck, Gloucester Lodge. Asistido por los mejores médicos de Lóndres, rodeado de los mas exquisitos cuidados de su amante familia, visitado todo el dia por sus mejores amigos, su salud no cesó de declinar, hasta que terminó su cara existencia el 26 de setiembre de 1873. Su cuerpo fué conducido á Norte América por su hijo político Mr. Krell, y enterrado entre los suyos, en

Newbury-Port, *Massachussets*, — país de su nacimiento. Él mismo lo dejó así dispuesto en su testamento. Aunque consagró toda su vida al mejoramiento de la América del Sud, en que la Providencia le preservó del naufragio, nunca olvidó su honor de ser ciudadano de los Estados Unidos. Un amigo suyo, el capitan Aulick, de la marina Américana, escribia estas palabras en 1845, al *Instituto Nacional* de Washington, relativas á Wheelwright, que interesan á su historia : « Aunque Mr. Wheelwright ha tenido que permanecer por muchos años en tierras extranjeras, y se ha visto compelido á recurrir á capitalistas extranjeros por los medios de llevar á cabo sus empresas, despues de haber fallado en sus esfuerzos para inducir á los de su propio país á comprometerse en ellos, nada ha perdido de su notorio amor al país. Ligado con él por una larga é íntima amistad personal, puedo decir con toda seguridad, que mas ardiente y patriota Americano, no existe en la tierra de su nacimiento. »

Le han sobrevivido de su familia propia, su

digna señora y respetable viuda Mrs. Martha G. Wheelwright, nativa de los Estados Unidos, que fué su compañera inseparable en todos los movimientos de su vida activa, y su hija, Mrs. Augusta Krell, tan distinguida por su grande instruccion, amable carácter y virtudes cristianas. Habitan ambas la Inglaterra.

CAPITULO XXXIV

CONSIDERACIONES Y ESTUDIOS Á QUE DA LUGAR LA VIDA DE WHEELWRIGHT. — INFLUENCIA SOCIAL Y POLÍTICA DE SUS OBRAS EN SUD AMÉRICA. — ELLA CARACTERIZA Y DEFINE EL PAPEL CIVILIZADOR DE LA INMIGRACION EN LA AMÉRICA LATINA.

De las obras que de ordinario son objeto de empresas para la industria particular, las que mas influjo ejercen en el órden político y social de las naciones, á pesar de su carácter esencialmente neutral, son los trabajos que consisten en vias de comunicacion y trasporte, como v. g. los ferrocarriles, muelles, puentes, telé-

grafos, y por fin, los bancos, que en cierto modo son tambien de ese gremio, como establecimientos monetarios, en cuanto las monedas, segun la expresion de Adam Smith, son caminos por donde los capitales viajan de mano en mano y de país en país. Son los reyes de los caminos de *fierro*, pues lo son de *oro* y *plata*. Las onzas, las libras y los soberanos, son las ruedas en que el mundo viaja al rededor de sí mismo.

Este movimiento de comunicacion y trasporte, forma la esencia del comercio, de cuya industria son como los brazos y órganos indispensables los trabajos sobredichos. El comercio los apoya y fomenta porque ellos fomentan y apoyan al comercio. No se necesita mas que esto para demostrar que el comercio es el llamado á poblar, enriquecer, aproximar, unir, constituir y civilizar á la América del Sud. Esa es su mision en todas partes, pero lo es doblemente en Sud América, por esta razon especial confirmada por su historia: que su personal se regimenta y ensancha con inmigrados que vienen al país, armados de capitales, desde

países que son los mas libres, á saber : Inglaterra, Bélgica, Suiza, Holanda, etc., etc. De esa inmigracion selecta y distinguida se compone lo mas del comercio en Sud-América, por cuya razon su composicion misma es ya la primera garantía de sus progresos sociales y políticos del carácter mas espontáneo y ajeno del gobierno. En cierto modo el comercio mismo forma una especie de gobierno aparte, que conduce las cosas de Sud-América hácia sus altos destinos, miéntras sus gobiernos propiamente dichos, se ocupan de su propia regeneracion y existencia, tomada á menudo como industria particular (y mas particular á veces que lo es el comercio mismo).

Las empresas de comunicacion y trasporte esencialmente neutrales á la política, como lo es la industria de que son objeto, tienen sin embargo tal influjo en el órden político y social, que á menudo los gobiernos sienten la necesidad de apropiarse esas obras y hacer de ellas los instrumentos de su accion oficial. Vemos todos los dias repetirse este hecho con respecto á los ferrocarriles, telégrafos, correos

marítimos y bancos. Los gobiernos los toman en sus manos porque son realmente medios de gobierno; pero no dejan de serlo porque queden en manos de la industria privada, en cuyo caso siguen obrando con la eficacia que les es peculiar, en ejercicio de ese gobierno ó poder de las cosas, ajeno de todo carácter oficial, que se llama progreso espontáneo y natural; y no solo sin perjuicio de servir al gobierno mismo, como á cualquier otro, sino mejor que se serviria con ellos el gobierno si fuesen su propiedad. Gobiernos tan sólidamente establecidos como el de Bélgica pueden construir y administrar ferrocarriles con utilidad del país y del comercio; pero los gobiernos sud-americanos, en formacion, que imitan ese ejemplo, se dan una tarea que no es para ellos, en daño del país y del comercio.

Wheelwright, su vida y sus obras, son la confirmacion y la prueba en Sud América del influjo que ejercen las empresas de comunicacion en los progresos sociales y políticos, y del influjo que en esas empresas tiene la inmigracion de los hombres selectos que los

paises del Norte envian á los del Sud del nuevo mundo. La experiencia ha demostrado hasta aquí en Sud-América, que cada inmigrado del Norte vale por tres de la Europa del Sud, sin que por ello estos tres, dejen de serle tan esenciales como los otros en su esfera, para lo que es formar la masa del pueblo moderno y regenerado de la América que fué española. La vida de Wheelwright en este sentido y la historia de sus obras en la América meridional, nos han parecido objeto de un estudio tan conexo con la política, como lo son económicamente las vias de trasporte, el comercio y la inmigracion de poblaciones civilizadas, es decir, los objetos mismos de esa *Economía* que por esta excelente razon se apellida *política*.

La vida de Wheelwright es todo un estudio social para Sud América. Ocuparse de él, es estudiar el tipo de la *unidad individual* de que debe formarse el agregado ó conjunto de lo que se llama nuestra sociedad moderna en Sud América, como está formada de él la sociedad de la Nueva Inglaterra, en los Estados Unidos. Estudiar los hombres de ese molde, imitarlos,

repetirlos, asemejarse á ellos, proceder como ellos, ocuparse como ellos, es el modo de introducir y aclimatar en la América del Sud la sociedad de la América del Norte, es decir, la libertad y el progreso de la raza sajona en provecho, léjos de ser en detrimento, de la raza latina. — Es el método de transformacion, de educacion y de mejoramiento, que conviene al progreso real de Sud América, mucho mas que la educacion dada meramente por la instruccion primaria, que es, de ordinario ineficaz y nula. La instruccion no educa el alma ni el carácter sino muy secundariamente. Deja, con frecuencia, al hombre en la plenitud de su *barbarie* primitiva, visto por esos dos aspectos que son los que interesan á la vida social. Alguna vez se ha tomado en el Plata esta doctrina, como mera hostilidad dirigida á los hombres que ganan su vida y su reputacion con la profesion de enseñar á leer, ó mejor dicho de hacer enseñar á leer, ó mejor dicho aun, de multiplicar las escuelas y los maestros de escuela, mas que los escolares y que la lectura misma. Es entretanto la persuacion de

eminentes filósofos socialistas, como Herbert Spencer, en quien tiene la ciencia social uno de sus mas grandes representantes.

En esa reforma ó sustitucion de un tipo inferior por otro mas perfeccionado de la unidad elemental de la sociedad americana, consiste y reside la verdadera, la grande y fundamental revolucion social de la América del Sud. Encontrar el mejor y mas eficaz metodo de completarla, es el meollo de su política y de su gobierno. Ese método es el de la naturaleza, la imitacion, la costumbre, en una palabra la educacion ó cultura del tipo moderno de unidad elemental del cuerpo social americano.

Si Wheelwright no es el ideal de ese tipo, es al ménos el tipo de hombre que Sud-América necesita si quiere emular los progresos de esa sociedad norte Americana de que Wheelwright era nativo y ciudadano : el héroe de la paz, que representa el progreso, porque representa el vapor, la electricidad aplicados como fuerzas al servicio del hombre. Pero representa ademas de esa, otra fuerza superior, sin la cual

las obras poco valen, á saber, la probidad, la honradez, el honor en la industria : esta es la fuerza que hacia de Washington, lo que es de excepcional entre los hombres : la hombría de bien en el servicio de la humanidad. Tambien la industria tiene sus Washington, que saben ejercerla, como él ejerció la política, con la verdad del hombre de bien; sin explotar á los pueblos en su provecho egoísta. Lo comun de los empresarios como de los militares se compone del tipo contrario de caractéres, y la industria como la guerra, son de ordinario un mecanismo de explotacion desleal y ruinosa, para la sociedad que se pretende servir. Wheelwright representa la salud en la industria, la honradez en las grandes empresas industriales, la moral en los medios de adquirir la riqueza. Ganar su bienestar es hacer el bienestar de todo el mundo, es el colmo de la moralidad en la industria. La conducta de Wheelwright como empresario fué un dechado de esa manera de practicar el trabajo industrial. Él ganó su fortuna haciendo la fortuna de todos. Es de esos hombres mo-

delos, que la biografía, como elemento de educacion debe poner de bulto en pedestales elevados, á los ojos de las nuevas generaciones, que se trata de formar para hacer la grandeza de la América del Sud.

Wheelwright era el modelo de los empresarios que sud América necesita. A las cualidades morales de obrero eminente, unia Wheelwright las del saber superior y sólida y variada instruccion en materias económicas. Era un verdadero economista sin las pretensiones ni fórmulas de tal. Era como lo general de los hombres de su país, en que Tocqueville y Chevalier fueron á estudiar la democracia ilustrada que se da leyes dignas de la imitacion del mudo.

Sin su gran sentido de las cosas económicas Wheelwright no hubiera podido elevarse á la concepcion de ideas tan grandes y complexas como las de sus empresas, ni hubiese logrado convencer á los capitalistas europeos de la necesidad y conveniencia de tomar parte en la ejecucion de sus grandes trabajos para asegurar los intereses del comercio general en

esas regiones nuevas y desconocidas en cierto modo. Esto es lo que no tienen presente los que al favor de sus privilegios de nativos relacionados con lo mas influyente de la sociedad en Sud-América se hacen otorgar concesiones de grandes trabajos creyendo que basta poseerlas para llevarlos á cabo. Obligados por su inexperiencia á cederlas á los verdaderos empresarios, se contentan con la ganancia que les produce ese tráfico desairado. Este abuso ha tomado proporciones, que comprometen la causa del progreso material Sud-Americano. En algunos Estados se han visto ejemplos de empleados subalternos de gobierno mezclados á ese abuso de este modo. Peticiones hechas para obtener la concesion de tal ó cual trabajo importante de mejoramiento material, han quedado sin despacho en las oficinas de gobierno por tiempo indefinido, hasta que verificada clandestinamente su cesion en Europa por terceras manos á terceras personas, han recibido los autores originales de la peticion un rechazo del gobierno, fundado simplemente en que la concesion estaba ya

hecha de antemano á terceras personas. De ese modo el tráfico ó comercio de concesiones ha venido á ser un escollo para los empresarios de capacidad y buena fe, y una vergüenza para las Administraciones de América. Hay trabajos que por su índole noble ennoblecen al empresario, tales son entre otros los que tienen por objeto las vias de comunicacion y trasporte. Esta consideracion es suficiente para que la hipocresía, cuando no el deseo de lucro los acometa á menudo en busca de un prestigio inmerecido, de concierto con otras miras codiciosas que son propias del vicio inteligente. Es triste recordar que Wheelwright fué rara vez concesionario primitivo de sus obras. La del ferrocarril de Copiapó la compró á un boticario de Valparaiso. La del Gran Central argentino, á un banquero desacreditado, ántes de obtener por tercera vez la concesion de lo que ya era suyo. La del ferrocarril de la Ensenada la compró á un ex-notario francés. Wheelwright no entró jamas en negocio que tubiese aire de sociedad con individuos del poder.

CAPITULO XXXV

LA PERSONALIDAD DE WHEELWRIGHT ES LA EXPRESION DE LA INMIGRACION SANA Y HONESTA EN SUD AMÉRICA. — DESCRIPCION DE WHEELWRIGHT EN SU PERSONA, HÁBITOS, MANERA DE SER PRIVADA.

§

Por el carácter y direccion de sus empresas, por su espíritu activo, perseverante, desinteresado, progresista, Wheelwright representa esa clase preciosa de hombres de que mas necesita y de que mas escasea la América del Sud, cuyo principal enemigo es el vasto territorio despoblado, que tiene aisladas y estériles á las raras poblaciones que lo habitan. No será el humo de las batallas, sino el humo de las locomotivas, el que liberte á la América de ese enemigo.

Wheelwright no era interesado. Todos los que trabajaron con él ganaron mas que él. Era sóbrio por temperamento, y el lujo hubiese

sido un tormento para sus hábitos simples de vida. Sus gastos de lujo consistian en hacer el bien de sus semejantes. La religion cristiana estaba en cada uno de sus procederes. Será tal vez el único americano, que haya gastado grandes sumas en hacer traducir los Evangelios al idioma de los Turcos, con la mira de extender el cristianismo en Oriente. Hay en *Manachussets* una institucion de caridad en favor de los ancianos desvalidos. Entre sus donantes vemos á Wheelwright por la suma de quince mil francos. Todas esas dádivas eran hechas á gentes distantes miles de leguas, sin sombra de mira interesada, ni aun de vanidad.

No tuvo mas casa propia el que pudo tener palacios, que la especie de choza elegante, — *Gloucester Lodge*, en el Parque del Regente de Lóndres, en que reposó de vez en cuando por instantes, y en que murió rodeado de la veneracion apasionada de su familia. Su dignísima hija, que era como un confidente en sus grandes negocios, ántes de ser la señora de Krell, solia quejarse amablemente del modo de exis-

tencia, que imponia á su familia la actividad industrial de su ilustre padre, diciendo que *vivian en sus baules.* Ocupado en ligar á las Naciones, y á los paises de la misma nacion, su patria, su domicilio, el centro de sus operaciones, estaba en todas partes. No iba á un país que no fuese como el suyo, por el número de las gentes que le pertenecian por la amistad y el respeto. Apénas habrá notabilidad en Sud América con quien no haya tenido contacto. Wheelwright ha conocido personalmente á Rivadavia, á Portales, á Prieto, á Freire, á Pinto, á Bulnes, á Montt, á Blanco Encalada, á Bolívar, á Sucre, á Flores, á Gamarra, á Santa Cruz, á Ballivian, á Urquiza, á Carril, á Fragueiro, á Mitre, á Rosas ya bautizado por la libertad en Lóndres. En casa del que esto escribe se encontraron impensadamente de visita estas dos celebridades que han llenado de su nombre la América del Sud, el uno como el representante mas ingénuo del atraso americano, y el otro como el apóstol igualmente conocido de su progreso. Tranquilo cada uno de sus convicciones, su porte respectivo en ese

contacto fué simple y benévolo. Cediendo á los hábitos de su papel respectivo en la vida, el ex-dictador argentino tuvo siempre la palabra, y el puritano del Massachussets, no hizo sino escuchar con el silencio atento del hombre libre. Se pasaba esto en la plaza ó *Squar* que lleva el nombre de *Cavendish*, tan ligado á la historia de las *Malvinas* y del Mar del Sud, que tanto han ocupado á su vez á las dos notabilidades americanas, reunidas casualmente á pocos pasos de la estatua del célebre almirante ingles.

En Lóndres gozó Wheelwright, del trato y aprecio de lord Abinche, del Almirante Fitz-Roy, del famoso empresario Brassey, que fué su socio en la empresa del Gran Central argentino, del Rosario á Córdoba; y los jefes de las casas comerciales mas eminentes de Inglaterra y Estados Unidos, en Lóndres, con relaciones en la América del Sud, fueron á menudo sus relaciones de particular amistad. Su nombre era conocido y respetado en los Estados Unidos. Yo vi su retrato colocado con honor en la *Oficina de Patentes*, la *Santa Croce*, el *Panteon*, de Washington. Una simple carta suya

de recomendacion para el honorable Mr. Caleb Cusching, ministro del Presidente Pierce, nos valió como de una credencial para negociar, (hallándonos de paso en Washington con carácter diplomático para Lóndres), la traslacion de Mr. Peden de Buenos Ayres al Paraná, en 1856, residencia entónces del cuerpo diplomático extranjero, cerca del gobierno argentino. La naturaleza de las empresas de comunicacion y trasporte, que tanto se ligan con la administracion y gobierno, puso á menudo á Wheelwright en contato con los hombres públicos, que tambien lo es á su vez el que se ocupa de grandes empresas de interes general. Esos contactos necesarios no fueron sin inconvenientes para él y para sus negocios, á causa de la instabilidad de los gobiernos y partidos, en países en que viven persiguiendo y deshaciendo lo que hicieron sus rivales en el poder.

Wheelwright era de estatura regular, de considerable corpulencia, sin que esto le quitase la agilidad de su raza. Su cara llena, abierta y noble, era en extremo simpática, é infundia confianza desde la primera vista. Ante

cualquier contacto, por encumbrado que fuese, su actitud era simple, grave, digna. Tenia esa urbanidad sin estudio ni afan, que viene de la bondad y honestidad del corazon. Hablaba poco aun en su idioma. Parecia tener mas gusto en escuchar que en hablar. Conocia bien la lengua española, y aun la escribia con facilidad y no poca correccion. Tenia ese buen gusto, que es como una cualidad del buen sentido superior. Frecuentaba poco el mundo elegante.

El retiro de su vida era necesario á sus árduos y numerosos negocios, y no contrario á sus gustos simples y tranquilos que eran los del hogar. Aunque su vida entera fué una campaña de lucha con toda clase de resistencias, no tuvo lances con nadie y jamas descargó una arma de fuego. Esa audacia inocente y serena que no sospecha el riesgo, lo distinguia en las situaciones difíciles de la vida. No usaba bigotes, ni baston. No fumaba en público. Bebia muy poco y dormia ménos. Su modo habitual de vestir era siempre serio, decente.

CAPITULO XXXVI

IDEA GENERAL Y SINTÉTICA DE LAS OBRAS DE WHEELWRIGHT.

Wheelwright ha respondido por todos los trabajos de su vida de empresario, á dos necesidades capitales de la América del Sud : la viabilidad marítima y terrestre del vasto y mal poblado suelo, y su aproximacion respecto de la Europa. No hay uno de sus trabajos que no haya tendido á ese doble fin, no por un cálculo formado á priori, ni por un plan preconcebido, sino por un instinto sano y bien inspirado de su raza inteligente. Debió, en efecto su vocacion para el desempeño de ese papel al genio de su raza y del país de su orígen, engrandecido él mismo por la vialibilidad y por la afluencia de la Europa mas civilizada y mas libre. Quiere decir que el papel de Wheelwright se resuelve en el de su país, como agente intermediario de la Europa mas ade-

lantada en la América ménos adelantada, si no para el suplemento de sus pobladores y capitales, al ménos para el de sus empresarios y sus ingenieros; para la aplicacion misma de la ciencia europea, pasada por el tamiz de la experiencia americana.

Dotando á los países de Sud América de vias de trasporte, y sacándolos de la incomunicacion colonial en que los dejaba todavía el triunfo de sus armas contra España, Wheelwright sirvió á los intereses de la América del Sud y de los otros países que debian comunicar con ella. Por sus empresas internacionales, como son las líneas de vapores y los ferrocarriles Wheelwright sirvió el interes universal de todos los países. Sirvió á la consolidacion de cada Estado uniendo sus provincias y acercando sus extremos por el auxilio del vapor. Contribuyó por la misma via á la unificacion ó union de toda la América por la supresion de las distancias incomensurables, que separaban y aislaban á sus Estados. Acercó por fin á la América toda respecto de la Europa, su fuente de recursos y progresos, disminuyendo el

tiempo, el precio y el riesgo de los viajes intercontinentales.

Para sus obras de interes internacional puso á contribucion la actividad de todas las naciones. De Inglaterra sacó los capitales y la cooperacion oficial y científica con que llevó á cabo sus empresas. De los Etados Unidos sacó sus ingenieros y maquinistas, superiores á los ingleses en trabajos americanos, por la economía y exigüidad de medios á que están acostumbrados por la condicion de su suelo. Y de los Estados que eran teatro inmediato de sus obras de mejoramiento, sacó la carne y sustancia de ellas, por decirlo así, que era el suelo, el capital, el brazo, la cooperacion gubernamental, sirviendo el interes recíproco de todos por las facilidades dadas á su producion y á sus cambios, en provecho de la civilizacion general.

Sin ser todo esto de la incumbencia de la diplomacia y de la política, un simple empresario superior, ha hecho por la union de las naciones lo que docenas de diplomáticos y de políticos no habrian llevado á cabo, por leyes y tratados infinitos.

Wheelwright ha aumentado el producto y el haber de cada hombre, en los países de sus obras, encareciendo el valor de su trabajo, por la facilidad que sus empresas de comunicacion han dado á la extraccion de la riqueza nativa; y ha abaratado los consumos de cada habitante multiplicando la importacion de los productos extranjeros por las facilidades que sus obras de mejoramiento en los puertos han dado al comercio marítimo. En una palabra, por sus nobles y fecundos trabajos ha enriquecido de algunos pesos el presupuesto anual de entradas de cada habitante de la América beneficiada por sus obras. Nadie ha contribuido mas que él á darle la aptitud de poblarse por inmigraciones de la Europa, promoviendo y mejorando puertos cómodos, muelles, puentes, estableciendo faros, valizas y otros trabajos destinados á disminuir los peligros de la navegacion. En todos los países llamados á poblarse de inmigrados extranjeros, despues de la viabilidad, nada es mas indispensable, que la multiplicacion de buenos puertos, muelles, faros, valizas, como trabajos preparatorios de la inmi-

gracion y colonizacion. En este sentido Wheelwright ha hecho mas por la índole y carácter de sus trabajos, que todos los agentes de emigracion establecidos en Europa por los gobiernos ignorantes del arte de poblar. El puerto del Rosario ha sido el foco de las 33 colonias que pueblan las provincias de Santa Fe y Entre-Rios, y lo será de la colonizacion del Sud de Buenos Ayres el puerto de la Ensenada, cuando esa Provincia se libre de maniacos que quieren agrandarla á fuerza de mantenerle bloqueado su mejor puerto marítimo.

En su carrera tan bien trazada por su genio, Wheelwright ha dejado señalado á los que tengan envidia de su gloria, el camino seguro de salir de la oscuridad y de la pobreza, prosiguiendo su tarea todavía pendiente de sacar de la oscuridad y de la pobreza á la América del Sud. De ahí el interes histórico de su vida. Si la biografía ó historia de la vida de un hombre superior, tiene por objeto promover la renovacion de su ejemplo, ó lo que vale decir renovar su existencia en otras de su especie, en ninguna parte la biografía de Wheelwright, es

mas nesesaria, que en los países que fueron teatro de las obras que lo recomiendan á la historia, porque esos trabajos son apénas el prefacio de los muchos que reclaman las nececidades de su progreso y mejoramiento. Como Franklin, su compatriota, otro catecismo animado, Wheelwright pudo decir, que nacido pobre y oscuro, se elevó á la opulencia y á la celebridad por la energía de su genio y la pureza de su vida. Su figura es tipo de los que necesita Sud América para ver florecer la riqueza de su suelo, pues ella representa el juicio, la honradez, y la energía, que las grandes empresas requieren en sus conductores para obtener la corona del éxito.

CAPITULO XXXVII

DEUDA DE SUD-AMÉRICA Á LA MEMORIA DE WHEELWRIGHT.

La tumba de Wheelwright está donde estuvo su cuna, en el suelo de Washington y de Franklin, de Fulton y de Murfy. La América del Sud no tendria mas que un medio de domiciliarlo en su historia, seria levantarle estatuas en los lugares poblados, enriquecidos, hermoseados por sus grandes obras de civilizacion. Las estatuas de Wheelwright serian monumentos levantados á las victorias de la civilizacion americana, obtenidas por las armas dignas de ella, que son el ferrocarril, el buque de vapor, el telégrafo eléctrico, el gas, es decir, la supresion del espacio y de las tinieblas. Seria un homenaje tributado á la hermandad de las naciones, por la ereccion de la estatua del que tanto la ha servido, acortando las distancias del suelo y de los mares. El que ha disminuido el espacio y el tiempo, ha disminuido el precio de las

cosas necesarias á la vida, puesto en el bolsillo de cada uno su sobrante anual en piezas de oro. Seria como un culto secular rendido en la forma mas estimulante al trabajo, á la honradez, á la sobriedad, personificadas en ese grande hombre de bien.

Peor para los destinos de su civilizacion, si no sabe Sud-América poner los laureles de la gloria en las sienes de los héroes de la paz. — Estos son los verdaderos soldados modernos de la libertad americana. Ellos formaron el batallon sagrado de Washington, que hizo de su espada su arado el dia que terminó la única guerra digna de la patria, la guerra excepcional de su libertad.

En Sud-América todas las estatuas son levantadas para exaltar la gloria de los guerreros. Pero realzar al guerrero, es realzar la guerra, es decir la calamidad de que es víctima la América del Sud. La guerra puede ser útil á los que la hacen por oficio, es decir, á los guerreros de profesion (de que son miembros natos los ambiciosos y los príncipes); pero no á los que la pagan con el precio de su sangre y

dinero, que son los pueblos. Por el contrario, realzar al empresario de obras útiles es realzar el honor de esas empresas, estimularlas por los estímulos de la gloria, que merecen.

En Inglaterra, es decir, en el país mas libre y próspero del mundo, por una estatua consagrada á un soldado se ven diez dedicadas á grandes hombres de estado, á grandes inventores, á grandes viajeros ó exploradores, á grandes y útiles talentos. En una plaza, es *Roberto Peel*, en otra *Pitt*, en otra *Canning*. El monumento al *Príncipe Alberto*, en *Hyde Park*, consagrado tambien á las glorias inteligentes del mundo entero, no contiene un solo militar. Los grandes guerreros, ceden allí su puesto de honor á los grandes arquitectos, á los grandes ingenieros, á los grandes agricultores, á los grandes genios del arte y de la ciencia. Es así como se hace por los monumentos la educacion de las generaciones jóvenes, en los grandes países libres.

¿Queréis atraer en Sud América las inmigraciones útiles, que vuestras constituciones protegen? — Glorificad á los grandes inmigrados,

que han dotado al país de grandes y brillantes mejoramientos. Una estatua á Wheelwright daria mas inmigrados á la América del Sud, que muchas Compañías de inmigracion. Seria un aviso elocuente dado al mundo, de la acogida que el país da á los inmigrados eminentes que le traen su labor y su genio industrial. ¿No queréis ó no podéis ó no debéis dar al inmigrado el poder político como aliciente? pues dádle la gloria, que al fin os queda en casa, con sus beneficios. La gloria de Wheelwright, americano del Norte, pertenece toda á la América del Sud, no á la de su orígen. Su tumba en Massachussets, es decir, á dos mil leguas de sus grandes obras, es otra prueba de su virtud y modestia. Ajeno á las vanidades de la vida, lo ha sido tambien á las vanidades de la muerte. Sus estatuas podrian recibir coronas de flores, su sepulcro serio y simple no tendrá sino tiernas lágrimas.

Saint André de Fontenay, 26 de setiembre de 1875.

INDICE

CAPÍTULO PRIMERO

CAPÍTULO II

Orígen y nacimiento de William Wheelwright en Newbury-Port, Massachussetts, Estados Unidos

CAPÍTULO VIII

CAPÍTULO IX

CAPÍTULO X

CAPÍTULO XI

CAPÍTULO XII

CAPÍTULO XIII

CAPÍTULO XIV

CAPÍTULO XV.

CAPÍTULO XVI

CAPÍTULO XVII

CAPÍTULO XVIII

CAPÍTULO XIX

CAPÍTULO XX

CAPÍTULO XXI

CAPÍTULO XXII

CAPÍTULO XXIII

CAPÍTULO XXIV

CAPÍTULO XXV

CAPÍTULO XXVI

CAPÍTULO XXVII

CAPÍTULO XXVIII

CAPÍTULO XXIX

CAPÍTULO XXX

CAPÍTULO XXXI

CAPÍTULO XXXII.

CAPÍTULO XXXIII

CAPÍTULO XXXIV

CAPÍTULO XXXV

CAPÍTULO XXXVI

CAPÍTULO XXXVII

Clichy. — Imprenta Pablo Dupont, calle de Bac-d'Asnières, 12. (1695, 75)